DAS

DEUTSCHE SEERECHT.

ERSTER BAND.

503 D

DAS

DEUTSCHE SEERECHT.

EIN KOMMENTAR

ZUM

V. BUCH DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN HANDELS-GESETZBUCHS

VON

DR. WILLIAM LEWIS.

ERSTER BAND.

LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.
1877.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Das Recht der Uebersetzung in fremde Sprachen wird vorbehalten.

Vorwort.

An Bearbeitungen des Seerechts haben wir in Deutschland keinen Ueberfluss. Der Grund ist wohl darin zu suchen, dass den Theoretikern die Verhältnisse der Seefahrt und des Seehandels gewöhnlich ziemlich fern liegen, und die Praktiker der Seestädte selten die Musse zu umfassenden literarischen Arbeiten haben. Mir gab den Anstoss zu dieser Arbeit meine Thätigkeit in der im Jahre 1871 niedergesetzten Liquidations-Kommission für Rhederei-Schäden, wobei ich reichliche Gelegenheit hatte, die Einrichtungen der deutschen Handelsmarine und die bei dem Seeverkehr in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse kennen zu lernen.

Ich habe mich für jetzt auf eine Darstellung des deutschen Seerechts als das uns zunächst Liegende beschränkt und habe nur bei den wichtigsten Lehren zur Vergleichung das englische und das französische Recht herbeigezogen, hoffe aber, dass es mir später vergönnt sein wird, bei einer abermaligen Behandlung des Gegenstandes die sämmtlichen fremden Seerechte mit in den Kreis der Betrachtung zu ziehen.

Dass ich die Form eines Kommentars gewählt, wird man mir, denke ich, um so weniger zum Vorwurf machen, als die Anordnung des Handelsgesetzbuchs sich sehr wohl für ein wissenschaftliches System eignet, wie denn auch diese Art der Darstellung bei der Behandlung des Handelsrechts im engeren Sinne sich immer mehr einbürgert. Ich glaube, dass bei dieser Behandlung eine vollständigere Durchdringung des Stoffes möglich ist.

Ausser dem Buch V des Handelsgesetzbuchs sind die dasselbe ergänzenden und modifizirenden Reichsgesetze und Partikular-

gesetze, mit Ausnahme derer, welche rein lokalpolizeilicher Natur sind, berücksichtigt worden.

Für die Erklärung der Bestimmungen des Gesetzbuchs und die Entwickelung der leitenden Prinzipien aus denselben haben selbstverständlich die Protokolle der Hamburger Konferenz die Grundlage gebildet, bei der Ableitung der aus jenen Prinzipien sich ergebenden Rechtssätze habe ich mich namentlich auf die Judikatur des Reichs-Ober-Handels-Gerichts und der hansestädtischen Gerichte gestützt; und so hoffe ich, dass mein Buch auch für die Praxis ein brauchbares Hülfsmittel sein wird.

Der zweite Band wird in kürzester Zeit folgen.

Berlin, den 9. Februar 1877.

Lewis.

Inhalt.

Seite

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen

Zweiter Titel.

Von dem Rheder und von der Rhederei 32

Dritter Titel.

Von dem Schiffer . 78

Vierter Titel.

Von der Schiffsmannschaft (die Seemannsordnung) 134

Fünfter Titel.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern 182

Sechster Titel.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden 328

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

ERSTER TITEL.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 432.

Für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe, welchen das Recht, die Landesflagge zu führen, zusteht, ist ein Schiffsregister zu führen.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

1. Wie das Handelsrecht im engeren Sinne (H.G.B. B. 1—4) der Inbegriff der Normen ist, welche sich auf den Kaufmann — wenn auch nicht ausschliesslich, so doch vorzugsweise — beziehen, so enthält das Seerecht die Rechtssätze, welche sich um das Seeschiff gruppiren, das Schiff in irgend einer Weise zum Gegenstande und zur Grundlage haben. Da nun das H.G.B. den Begriff des Kaufmanns, wie es selbst ihn auffasst, angegeben hat, so hätte man erwarten können, dass es auch die Kategorie von Schiffen näher bezeichnen würde, auf welche es die Bestimmungen des 5. Buchs Anwendung finden lassen will. Eine derartige Erklärung enthielt der Preussische Entwurf des H.G.B. an der Spitze des Seerechts, indem er (im Art. 385) „nur solche Schiffe“ „als Seeschiffe im Sinne dieses Gesetzbuchs“ bezeichnete, „welche zur Beförderung von Personen oder Gütern über See dienen.“ Diese Definition wurde auf der Hamburger Konferenz als unrichtig bezeichnet, da sie eine ganze Anzahl von Schiffen, die entschieden zu den Seeschiffen gerechnet würden, wie die für den Wallfischfang, für Entdeckungsreisen bestimmten, hiervon ausschlösse (Prot. IV S. 1483f. VIII, S. 3695). Man beschloss daher in erster Lesung das Wörtchen „nur“ zu streichen. Dies hatte jedoch keinen Sinn; denn korrekter Weise musste man auch nach dieser Streichung dem angeführten Satz dieselbe Bedeutung, wie vorher

beilegen. Wollte man aber dadurch, wie dies in der Konferenz ausgesprochen wurde (Prot. IV S. 1485), der Definition das Exklusive nehmen, so wurde dieselbe ganz bedeutungslos, so hörte sie eben auf, Definition zu sein. Denn dann besagte der Satz: zur Beförderung von Personen oder Gütern zur See dienende Schiffe gelten unbedingt als Seeschiffe; eben so gut können aber auch irgend welchen anderen Zwecken dienende Schiffe dieselbe Qualität haben. In zweiter Lesung strich man die Definition (Prot. VIII S. 3696). Dafür glaubte man die Schiffe näher bezeichnen zu müssen, für welche die über die Schiffsregister gegebenen Vorschriften massgebend sein sollten, und zwar als solche, die „zum Erwerb durch die Seefahrt“ bestimmt sind. Hiergegen liesse sich nichts erinnern, wenn man es nicht für nöthig gehalten hätte, dieselbe Beschränkung für diejenigen Schiffe aufzustellen, bei denen der Begriff des Rheders zur Anwendung kommen sollte. Dadurch ist gewissermassen eine Definition von Seeschiff wieder eingeführt, und zwar eine Definition, die für manche Bestimmungen des 5. Buchs entschieden zu eng ist. Man mag es immerhin passiren lassen, dass bei Kriegsschiffen der Staat weder als berechtigter noch als verpflichteter Rheder aufgefasst wird. Mit welchem Rechte aber entbindet man den Eigenthümer eines Dampfschiffes, dessen sich dieser lediglich zu Vergnügungsreisen für sich und seine Familie bedient, von der Verpflichtung, für den Schaden einzustehen, „welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt“ (Art. 451) von der Verpflichtung, den durch Schiffskollisionen verursachten Schaden zu ersetzen, falls derselbe durch das Verschulden einer „Person der Besatzung“ seines Schiffes herbeigeführt ist (Art. 736)? mit welchem Rechte versagt man ihm den Anspruch auf die Hälfte des Berge- oder Hülfslohnes, wenn durch sein Schiff ein anderes Schiff oder dessen Ladung geborgen oder gerettet ist (Art. 751)? Pflichten und Befugnisse, die eben dem Rheder auferlegt resp. zugesprochen werden. Dieser Uebelstand wird auch dadurch nicht gehoben, dass das zum Reichsgesetz erhobene Gesetz des Norddeutschen Bundes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. Oktober 1867 die bezeichneten Schiffe durch Hinzufügung des Wortes „Kauffahrteischiffe“ genauer zu charakterisiren sucht; eben so wenig dadurch, dass die vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (§ 2) den zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffen beizählen:

a) Die zur grossen Seefischerei bestimmten Schiffe und b) die zum Schleppen anderer Schiffe bestimmten Fahrzeuge, welche Seefahrt betreiben.

2. Das H.G.B. hat nur Seeschiffe der einzelnen deutschen Staaten vor Augen; denn die Flagge, durch welche die Nationalität des Schiffes angedeutet wird, ist nach dem H. G.

B. die Landesflagge, d. h. die Flagge eines einzelnen deutschen Staates. Der auf der Hamburger Konferenz bereits angeregte Gedanke, eine deutsche Nationalität der Schiffe gesetzlich zu sanktioniren (Prot. IV S. 1480) ist jedoch durch die Deutsche Reichsverfassung und das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 zur Ausführung gebracht, indem erstere anordnet:

(Art. 54) Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

(Art. 55) Die Flagge der Handelsmarine ist schwarz weiss roth; und letzteres bestimmt:

(§ 1) Die zum Erwerb durch die Seefahrt) bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) der Bundesstaaten haben fortan als Nationalflagge ausschliesslich die Bundesflagge zu führen.*

(§ 3) Für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kauffahrteischiffe sind in den an der See belegenen Bundesstaaten Schiffsregister zu führen. Die Landesgesetze bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

(§ 4) Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht desselben ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet.

3. Das Schiffsregister, welches das H.G.B. nach dem Muster des Englischen Rechts, dem dasjenige anderer Staaten bereits nachgebildet war, eingeführt hat, soll zunächst dazu dienen, die Nationalität der Schiffe zu bekunden, indem es die Grundlage der dem Schiffe zur Legitimation dienenden Dokumente bildet (Prot. IV S. 1665 ff.). Daneben soll dasselbe, ähnlich wie das Handelsregister diejenigen auf die Seeschiffe bezüglichen Rechtsverhältnisse zur allgemeinen Kenntniss bringen, welche für den Seeverkehr von Bedeutung sind. Dass letzterer Zweck den Vorschriften über die Schiffsregister nicht fremd ist, geht aus den darüber auf der Hamburger Konferenz gepflogenen Erörterungen hervor (Prot. IV S. 1477—1483); zeigt sich aber auch als die ausgesprochene Absicht des Gesetzes, indem nur dadurch der wörtlich in das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 (§ 4) aufgenommene zweite Absatz des Art. 432 sich erklärt. Dass dieser Zweck aber erst ein sekundärer ist, ergiebt sich aus der Natur der Thatsachen, welche nach den Bestimmungen des ersten Titels des H.G.B. B. 5 und des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867 in das Schiffsregister einzutragen sind; denn wenn dies auch nicht lediglich die Thatsachen sind, aus denen das Recht zur Führung der Bundesflagge hervorgeht, so dienen dieselben doch zur Feststellung der Identität des Schiffes und zur Beseitigung von Bedenken, welche

*) Die vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 (§ 1) haben den Begriff der Seefahrt präzisirt, indem sie für die verschiedenen (17) Hafenreviere der deutschen Küste die Punkte angeben, wo dieselbe beginnen soll: Centralblatt für das Deutsche Reich 1873 S. 367; Stabenow, Sammlung der deutschen Seeschifffahrtsgesetze. Leipzig 1875, S. 323 f.

sich über die Frage, ob ein an Bord eines Schiffes befindliches Certifikat auch wirklich diesem Schiff gehöre, erheben können; es ergiebt sich ferner daraus, dass von der Eintragung in das Schiffsregister die Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, abhängig gemacht wird, nicht aber das Eintreten bestimmter privatrechtlicher Folgen (§ 10 des cit. Bundesges.); es ergiebt sich endlich daraus, dass die Führung der Bundesflagge ohne vorangegangene Eintragung (§ 14) und Unterlassung der Anzeige der Veränderung von Thatsachen, welche im Schiffsregister zu vermerken sind, und von Thatsachen, welche die Löschung des Schiffs im Register herbeiführen (§§ 11 u. 12) nicht etwa Ordnungsstrafen, sondern Kriminalstrafen zur Folge haben (§§ 14 u. 15). Jedenfalls schafft das Schiffsregister nicht, wie die Grundbücher, formales Recht hinsichtlich der Eigenthumsverhältnisse am Schiff, denn zur Uebertragung des Eigenthums gehört und genügt Tradition resp. blosser Vertrag. Wenn also eine Person als Eigenthümer oder alleiniger Eigenthümer eines Schiffes, ohne dies in Wahrheit zu sein, in das Schiffsregister eingetragen ist, so kann er in seinem rechtlichen Verhältniss zu anderen Personen doch nicht als solcher angesehen werden. Es dürfte also z. B. der Schiffer, dem nur $^1/_8$ des Schiffes gehört, der aber als alleiniger Eigenthümer eingetragen ist, weil man das Schiff, dessen übrige Eigenthümer Nichtdeutsche sind, unter deutscher Flagge fahren lassen wollte, nicht von den Gläubigern der Rhederei ausschliesslich in Anspruch genommen werden. Auch aus dem dem öffentlichen Recht angehörenden Satz, dass zur Führung der deutschen Flagge nur ein im ausschliesslichen Eigenthum deutscher Reichsangehöriger stehendes Schiff berechtigt ist, lässt sich nicht der umgekehrte Satz folgern, dass ein unter deutscher Flagge fahrendes Schiff eben dadurch zu ausschliesslichem Eigenthum deutscher Staatsangehöriger werde, und demgemäss der einzige deutsche Miteigenthümer auch als alleiniger Eigenthümer desselben im Verhältniss zu dritten Personen zu betrachten sei. Ich habe diese Ausführung nur um deswillen gemacht, weil ein — allerdings vor Erlass des H. G. B. ergangenes — Erkenntniss des Ober-Appellationsgerichts zu Rostock vom 17. Dezember 1853 zu dem zuletzt von mir verworfenen Satz unter Anwendung des Princips: *ius publicum pactis privatorum mutari non potest*, gelangt (Seuffert's Archiv XI, Nr. 169).

Die Schiffsregister werden, wie die Grund- und Hypothekenbücher, über einen gewissen Bezirk geführt, d. h. über alle Schiffe, deren Heimathshäfen sich in diesem Bezirk befinden. Dies ordnet auch § 5 des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867 an:

Ein Schiff kann nur in das Schiffsregister desjenigen Hafens eingetragen werden, von welchem aus die Seefahrt mit ihm betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen);

womit nicht gesagt sein soll, dass in jedem Heimathshafen, sondern nur, dass für jeden Heimathshafen ein solches Register geführt wird.

Art. 433.

Die Eintragung in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht, die Landesflagge zu führen, nachgewiesen ist.

Vor der Eintragung in das Schiffsregister darf das Recht, die Landesflagge zu führen, nicht ausgeübt werden.

1. Der Abs. 1 dieses Artikels ist in dem Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 nur insofern, als dies durch die in diesem (§ 6) stattgehabte anderweitige Formulirung der im Art. 435 H.G.B. enthaltenen Anordnungen bedingt wurde, modifizirt worden. Der § 7 des citirten Gesetzes lautet nämlich:

Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister darf erst geschehen, nachdem das Recht desselben, die Bundesflagge zu führen, und alle in dem § 6 bezeichneten Thatsachen glaubhaft nachgewiesen sind.

Dass die zur Führung der Schiffsregister niedergesetzten Behörden erst *causa cognita* die Eintragung vornehmen, erklärt sich daraus, dass die Schiffsregister öffentlichen Glauben haben, und dass der Staat beansprucht, dass dieser öffentliche Glauben auch von anderen Staaten den auf Grund derselben ausgefertigten Schiffspapieren beigelegt wird.

2. Die Bestimmung des Abs. 2 ist verschärft worden durch § 10 des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867:

Das Recht die Bundesflagge zu führen, darf weder vor der Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister, noch vor der Ausfertigung des Certifikats ausgeübt werden;

indem hier bestimmt wird, der Schiffer solle nicht eher von dem Recht, die Flagge zu führen, Gebrauch machen, als bis er in der Lage ist, den Beweis dieses Rechts jeden Augenblick in der kürzesten Weise durch Vorzeigung des Certifikats zu führen. Korrekter wäre es übrigens gewesen, wenn der Gesetzgeber statt „Ausfertigung" „Aushändigung" gesagt hätte, da es nicht die Absicht hat sein können, sich damit zu begnügen, dass die Urkunde ausgefertigt bei der sie ausstellenden Behörde liegt; denn sonst wäre nicht abzusehen, weshalb man sich nicht mit der Eintragung auch fernerhin begnügt hätte.

Zu beachten ist, dass nur die Ausübung des Rechts, die Bundesflagge zu führen, von der Eintragung in das Schiffsregister und Ausfertigung des Certifikats abhängig gemacht wird, nicht aber das Recht selbst; wie denn auch für die widerrechtliche Aneignung des Rechts und die widerrechtliche Ausübung desselben ganz verschiedene Strafen bestimmt sind. Für den ersteren Fall bestimmt § 13 des citirten Bundesgesetzes:

Wenn ein Schiff, welches gemäss den Bestimmungen des § 2 zur Führung der Bundesflagge nicht berechtigt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffes Geldbusse bis zu fünf-

hundert Thalern oder Gefängnissstrafe bis zu sechs Monaten verwirkt; auch kann auf Konfiskation des Schiffes erkannt werden; für den zweiten dagegen wird (im § 14) angeordnet:

Wenn ein Schiff, welches gemäss § 10 sich der Führung der Bundesflagge enthalten muss, weil die Eintragung in das Schiffsregister oder die Ausfertigung des Schiffscertifikats noch nicht erfolgt ist, unter der Bundesflagge fährt, so hat der Führer des Schiffes Geldbusse bis zu Einhundert Thalern oder verhältnissmässige Gefängnissstrafe verwirkt, sofern er nicht nachweist, dass der unbefugte Gebrauch der Bundesflagge ohne sein Verschulden geschehen sei.

Art. 434.

Die Landesgesetze bestimmen die Erfordernisse, von welchen das Recht eines Schiffes, die Landesflagge zu führen abhängig ist.

Sie bestimmen die Behörden, welche das Schiffsregister zu führen haben.

Sie bestimmen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Eintragung in das Schiffsregister für ein aus einem anderen Lande erworbenes Schiff vorläufig durch eine Konsulatsurkunde ersetzt werden kann.

1. Nachdem durch die Bundesverfassung und das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 der Begriff einer norddeutschen und später deutschen Nationalität der Schiffe und einer norddeutschen und deutschen Bundesflagge aufgekommen, musste der Absatz 1 des Artikels mit seinem Hinweis auf die für den Erwerb des Rechts, die Landesflagge zu führen, massgebenden Bestimmungen der Partikulargesetze ersetzt werden durch eine allgemeine deutsche Norm über den Erwerb dieses Rechts. Diese Norm enthält der § 2 des citirten Bundesgesetzes.

*Zur Führung der Bundesflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundesindigenat (Artikel 3 der Bundesverfassung) zusteht.**)

Diesen Personen sind gleich zu achten die im Bundesgebiete errichteten Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien, in Preussen auch die nach Massgabe des Gesetzes vom 27. März 1867 eingetragenen Genossenschaften, sofern diese Gesellschaften und Genossenschaften innerhalb des Bundesgebietes ihren Sitz haben, und bei den Kommanditgesellschaften auf Aktien allen persönlich haftenden Mitgliedern das Bundesindigenat zusteht.

Die hinsichtlich der eingetragenen Genossenschaften getroffene Bestimmung ist in Folge des Bundesgesetzes vom 4. Juli 1868 und der Erhebung desselben zum Reichsgesetz auf die auch in den übrigen Ländern des Deutschen Reichs domizilirten Genossenschaften ausgedehnt worden.

*) D. h. welche Angehörige irgend eines deutschen Bundesstaates sind.

Dass bei den Aktienkommanditgesellschaften auch das Bundesindigenat der einzelnen persönlich haftenden Gesellschafter gefordert wird, hängt damit zusammen, dass diese nicht als juristische Personen gelten, also keine von ihren Mitgliedern getrennte Persönlichkeit haben. Die persönlich haftenden Gesellschafter kommen allein in Betracht, weil diese als die Träger der Gesellschaft gelten.

2. Zur Führung der Schiffsregister sind auch durch das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 nicht dieselben Behörden für ganz Deutschland angeordnet worden. Das Gesetz (§ 3 s. o. S. 3) wiederholt vielmehr lediglich die Bestimmungen des H.G.B. Es kommen daher in dieser Beziehung noch die Einführungsgesetze zum H.G.B. zur Anwendung. Nach diesen haben die Schiffsregister in den alten preussischen Provinzen und Schleswig-Holstein die Kreisgerichte, und nur in Königsberg und Danzig die besonderen Kommerz- und Admiralitäts-Kollegien, sowie in Stettin das See- und Handelsgericht zu führen, in Hannover die Landdrosteien, in Mecklenburg die Schiffsregisterbehörden, in Oldenburg das Staatsministerium, Departement des Innern, in Lübeck das Handelsgericht, in Bremen die Senatskommission für Schifffahrtsangelegenheiten und in Hamburg die Deputation für Handel und Schifffahrt.*)

3. An Stelle des im Abs. 3 enthaltenen Hinweises auf die Partikulargesetzgebung ist die vom Konsul ausgehende Ertheilung provisorischer Ermächtigung, die Nationalflagge zu führen, regulirt worden durch das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867, § 16:

Wenn ein ausserhalb des Bundesgebietes befindliches fremdes Schiff durch den Uebergang in das Eigenthum einer Person, welcher das Bundesindigenat zusteht, das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt, so können die Eintragung in das Schiffsregister und das Certifikat durch ein von dem Bundeskonsul, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit des Eigenthumsüberganges sich befindet, über den Erwerb des Rechts, die Bundesflagge zu führen, ertheiltes Attest, jedoch nur für die Dauer eines Jahres seit dem Tage der Ausstellung des Attestes und über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise ersetzt werden.

Art. 435.

Die Eintragung in das Schiffsregister muss enthalten:

1. *Die Thatsachen, welche das Recht des Schiffes, die Landesflagge zu führen, begründen;*
2. *die Thatsachen, welche zur Feststellung der Identität des Schiffes und seiner Eigenthumsverhältnisse erforderlich sind;*

*) Die Schiffsregisterbehörden und die zu denselben gehörigen Heimathshäfen sind verzeichnet bei Stabenow, Samml. der d. Seeschifffahrtsges. S. 383—387.

3. *den Hafen, von welchem aus mit dem Schiff die Seefahrt betrieben werden soll (Heimathshafen, Registerhafen).*

Ueber die Eintragung wird eine mit dem Inhalte derselben übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Dieser Artikel ist insofern durch das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 abgeändert, als die Thatsachen angegeben werden, welche für das Recht des Schiffes, die Nationalflagge zu führen, für die Identität und die Eigenthumsverhältnisse desselben massgebend sind, und deren Eintragung in das Schiffsregister angeordnet wird. Die §§ 6 und 8 des citirten Gesetzes lauten nämlich:

(§ 6) Die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister muss enthalten:

1. *den Namen und die Gattung des Schiffes (ob Barke, Brigg u. s. w.);*
2. *seine Grösse und die nach der Grösse berechnete Tragfähigkeit;*
3. *die Zeit und den Ort seiner Erbauung, oder, wenn es die Flagge eines nicht zum Norddeutschen Bunde (Deutschen Reich) gehörenden Landes geführt hat, den Thatumstand, wodurch es das Recht, die Bundesflagge zu führen, erlangt hat, und ausserdem, wenn thunlich, die Zeit und den Ort der Erbauung;*
4. *den Heimathshafen;*
5. *den Namen und die nähere Bezeichnung des Rheders, oder wenn eine Rhederei besteht, den Namen und die nähere Bezeichnung aller Mitrheder und die Grösse der Schiffspart eines Jeden; ist eine Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder, so sind die Firma und der Ort, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, und, wenn die Gesellschaft nicht eine Aktiengesellschaft ist, die Namen und die nähere Bezeichnung aller die Handelsgesellschaft bildenden Gesellschafter einzutragen; bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien genügt statt der Eintragung aller Gesellschafter die Eintragung aller persönlich haftenden Gesellschafter;*
6. *den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigenthums des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;*
7. *die Nationalität des Rheders oder der Mitrheder;*
8. *den Tag der Eintragung des Schiffes.*

Ein jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

(§ 8) Ueber die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird von der Registerbehörde eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde (Certifikat) ausgefertigt.

Der § 6 ist, wie die meisten Bestimmungen dieses Gesetzes dem Preussischen Einführungsgesetz zum H.G.B. vom 24. Juni 1861 nachgebildet und stimmt mit dem § 4 desselben fast wörtlich überein. Uebrigens befand sich die Mehrzahl der hier aufgezählten Punkte bereits in dem Preussischen Entwurf des H.G.B. und in

der Formulirung, welche der Referent der Hamburger Kommission den auf das Schiffsregister bezüglichen Bestimmungen zur Berathung für die Kommission gegeben hatte, wie auch in dem Entwurf aus erster Lesung.

1. Was das Gesetz unter Gattung versteht, giebt es selbst durch die zugefügten Beispiele an, nämlich die Art und Weise, wie das Schiff getakelt. Die Schiffsregisterbehörden pflegen sich jedoch mit dieser Angabe nicht zu begnügen, sondern eine ganz genaue Beschreibung von der Bauart des Schiffs, einschliesslich des Materials — Eisen, Holzart, etwaige Metallhaut, d. i. Metallbeschlag des äusseren Schiffsbodens — welches dazu verwendet, zu geben.

2. Dem Namen des Schiffes wird das (aus 4 Buchstaben bestehende) Unterscheidungssignal beigefügt.

Durch das Unterscheidungssignal, welches dem Schiff von der Schiffsregisterbehörde nach Anweisung des Reichskanzler-Amts gegeben wird, unterscheidet sich letzteres von allen anderen Schiffen, welch edieselbe Flagge führen, indem dasselbe Unterscheidungssignal nicht mehreren Schiffen unter gleicher Flagge ertheilt werden soll. Auch bei etwaiger Aenderung des Namens und des Heimathshafens behält das Schiff sein bisheriges Unterscheidungssignal.

Hinsichtlich des Namens des Schiffes kommen jetzt noch in Betracht die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 28. Juni 1873, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe:

§ 2 Die Aenderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes soll nur aus ganz besonders dringenden Gründen gestattet werden. Sie bedarf der Genehmigung des Reichskanzler-Amts.

§ 3 Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff muss
1. seinen Namen auf jeder Seite des Bugs) und*
*2. seinen Namen und den Namen des Heimathshafens am Heck**) an den festen Theilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen.*

§ 4 Im Falle einer Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des § 3 hat der Führer des Schiffes Geldstrafe bis zu Einhundertfünfzig Mark oder Haft verwirkt.

Durch die erste dieser Bestimmungen, welche denen anderer Staaten (namentlich England's und der Vereinigten Staaten Amerika's) nachgebildet sind, soll verhütet werden, dass eine Namensänderung in betrügerischer Absicht vorgenommen wird, so z. B. um einem Schiffe, welches wegen notorischer Seeuntüchtigkeit keine Versicherung oder keine Frachten mehr erhalten kann, das eine wie das andere unter einem neuen Namen zu verschaffen. Die Anbringung des Namens an der Aussenseite des Schiffes soll die Möglichkeit erschweren, sich der Feststellung der Identität zu ent-

*) Vordere Rundung des Schiffes.
**) Der äussere Theil des Hinterschiffes.

ziehen, wenn das Schiff hieran ein Interesse hat, wie z. B. nach einer Ansegelung.*) Es ist jedoch zu beachten, dass diese Vorschriften auf kleine, nicht zu registrirende Schiffe keine Anwendung finden. Ebenso wenig gilt die erste Bestimmung über die Namens-Aenderung für den Fall des Ueberganges von fremden Schiffen in das Eigenthum von Deutschen, denn da das Gesetz die Bestimmungen nur für registrirte Schiffe giebt, solche Schiffe aber noch nicht in einem diesseitigen Schiffsregister eingetragen sind, so steht der Namens-Aenderung in diesem Falle nichts im Wege. Hierdurch wird es freilich möglich, dass durch einen Scheinkauf das Schiff zuerst unter eine fremde Flagge gebracht und durch einen zweiten unter die deutsche Flagge zurückgebracht und dadurch das Gesetz umgangen wird. Erwägungen, die das englische Recht (Kauffahrteischifffahrts-Akte von 1873) bestimmt haben, für den Fall des Wechsels der Nationalität ebenso, wie sonst die Namens-Aenderung nur mit Genehmigung des Handelsamtes zuzulassen.**)

3. Unter der Tragfähigkeit, die nach der (durch die Länge, grösste Breite und Tiefe des Schiffes ausgedrückten) Grösse berechnet werden soll, versteht man zunächst das Gewicht, mit welchem das Schiff beladen werden kann, ohne an seiner See- und Segelfähigkeit etwas einzubüssen. Ferner aber bezeichnet man damit auch die Ladefähigkeit, den kubischen Inhalt des Schiffes, d. h. das Volumen, welches der Schiffsraum aufnehmen kann (Prot. IV S. 1677). Wenn die Tragfähigkeit in das Schiffsregister eingetragen und demgemäss im Certifikat vermerkt wird, darüber auch eine eigene Urkunde, der Messbrief, ausgestellt wird, so geschieht dies nicht sowohl im privatrechtlichen Interesse (z. B. mit Rücksicht auf die Befrachtungsverträge), als vielmehr im öffentlich-rechtlichen. Einmal soll dadurch ein Mittel für die Feststellung der Identität des Schiffes und ferner die Grundlage für verschiedene Abgaben (Quai- und Hafenabgaben, Leuchtfeuergelder), sowie für Normirung der Maximalzahl von Passagieren bei Auswandererschiffen und Aehnliches gewonnen werden.

Bis in die neueste Zeit hinein wurde nun in Deutschland die Tragfähigkeit in dem ersteren Sinne aufgefasst. Als die Einheit wurde die Schiffslast angesehen, welche jedoch in verschiedenen Grössen vorkam, namentlich von 4000 Pfund (Normallast), 5200 Pfund, 6000 Pfund (Kommerzlast), 9000 Pfund (Rostocker Kommerz-

*) Vgl. Romberg in v. Holtzendorff's Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reichs III S. 333 f.

**) In neuester Zeit ist auch an die deutschen Konsulatsbehörden in den britischen Häfen, um den Missbrauch der deutschen Flagge durch seeuntüchtige Schiffe zu verhüten, die Weisung ergangen, für ein in das Eigenthum deutscher Reichsangehöriger übergehendes Schiff das Flaggen-Attest (s. Bundesges. vom 25. Okt. 1867 § 16 — oben S. 7 —) nur auf Grund des Zeugnisses eines Schiffsbesichtigers des britischen *board of trade* über die Untersuchung des Schiffes und dessen Seetüchtigkeit zu ertheilen (Centralblatt f. d. Deutsche Reich 1875 Nr. 39).

last). Dieser Gewichtsinhalt wurde aber erst wieder aus dem durch ein sehr unzuverlässiges Messungsverfahren ermittelten, und daher von der wahren Grösse des Schiffes erheblich abweichenden Rauminhalt durch Anwendung eines Erfahrungskoëfficienten hergestellt, der stets derselbe war, während auch die Form des Schiffes für die Tragfähigkeit von wesentlichem Einfluss ist. Die Folge davon war, dass die wirkliche Tragfähigkeit der Schiffe bis zu 30% und darüber von dem Messungsresultat abwich.*) Durch die vom Bundesrath erlassene Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 ist an Stelle der Ermittelung des Gewichtsinhaltes die des Rauminhaltes angeordnet. Dieser wird durch Vermessung des Schiffes nach der sehr genauen, in England bereits im Jahre 1854 eingeführten und von fast allen bedeutenderen Seefahrt treibenden Nationen adoptirten Moorsom'schen Methode festgestellt. Die Vermessung geschieht durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungsbehörden, zu deren Mitgliedern ein Schiffsbautechniker gehört.**) Der Rauminhalt wird in Kubikmetern ausgedrückt, daneben wird die entsprechende Zahl englischer Register-Tons (Bezeichnung für den Raum von 100 Kubikfuss) angegeben, indem der Kubikmeter zu 0,353 englischen Register-Tons zu berechnen ist. Von dem in dieser Weise ermittelten Rauminhalt des ganzen Schiffes in allen seinen Theilen (dem s. g. Bruttoraumgehalt) wird der Inhalt der ausschliesslich zum Gebrauch der Besatzung dienenden Räume (s. g. Logisräume), sowie die etwaigen Maschinen-, Dampfkessel- und Kohlenräume in Abzug gebracht und dadurch der s. g. Nettoraumgehalt des Schiffes ermittelt, der nach den meisten Rechten und so auch nach dem deutschen allein für die Entrichtung der Abgaben massgebend ist.***) Ueber die Vermessung wird ein Messbrief ausgefertigt, welcher, ebenso wie das Schiffsregister, den Brutto- und Nettoraumgehalt und zwar in Kubikmetern und Register-Tons angiebt †) und der zu den an Bord geführten Schiffspapieren gehört.††)

Die Aneignung der Moorsom'schen Methode hat noch die

*) Neues Archiv für Handelsrecht II, S. 261 ff. Entscheid. des R. O. H. G. IV Nr. 50, S. 242 f.

**) In Preussen fungiren als solche die Zoll- und Steuerämter, in den anderen Staaten meist besondere Behörden.

***) Die Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872 schreibt diese Ausmittelung der Ladefähigkeit auch für solche Schiffe vor, die bereits nach der früheren Methode vermessen waren (§ 33). Die Ummessung muss überall bis zum 1. Januar 1878 vollzogen sein. Mit diesem Tage verlieren die früheren auf Schiffslasten lautenden Messbriefe ihre Gültigkeit (§ 34).

†) Die den Nettoraumgehalt bezeichnende Kubikmeterzahl ist auch auf einem Deckbalken des Schiffes einzubrennen, einzuschneiden oder sonst in geeigneter Weise anzubringen: Instruktion zur Schiffsvermessungsordnung vom 23. Nov. 1872 § 39; vgl. Bekanntmachung betr. Ergänzung des § 23 der Schiffsvermessungsordnung vom 24. Okt. 1875 (Centralblatt f. d. Deutsche Reich 1875 Nr. 46 S. 718.

††) Vgl. über dies Alles Romberg in v. Holtzendorff's Jahrbuch III S. 313—321.

Folge gehabt, dass nach den in den Jahren 1872, 1873, 1874, 1875 und 1876 zwischen dem Deutschen Reich und Dänemark, Oesterreich-Ungarn, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, England, Frankreich, Italien, Schweden, Norwegen und Chile getroffenen Vereinbarungen wegen gegenseitiger Anerkennung der nach dem neuen Schiffsvermessungsverfahren bewirkten Vermessungen die deutschen Messbriefe in den genannten Staaten als massgebend angesehen werden. Doch ist es den deutschen Dampfschiffen gestattet, in englischen und schwedischen Häfen die Nachmessungen ihrer Maschinenräume zu verlangen, um die grösseren Abzüge, welche das englische und schwedische Recht vom Bruttoraumgehalt zulässt, zu erhalten. Ebenso werden umgekehrt die dänischen, österreichischen, nordamerikanischen, englischen und französischen Messbriefe in Deutschland anerkannt. Nur findet bei den nordamerikanischen Schiffen, weil die amerikanische Gesetzgebung lediglich Bruttoraumgehalt kennt und hiervon Abzüge nicht gestattet, auf Verlangen der Schiffsführer im deutschen Hafen eine Ausmessung der abzugsfähigen Räume zur Ermittelung des Nettoraumgehaltes Statt. Und bei den englischen und schwedischen Dampfschiffen, bei denen auf Grund der englischen Gesetzgebung grössere Abzüge vom Bruttoraumgehalt gestattet werden, als in Deutschland, müssen die hier zulässigen Abzüge durch Nachmessung der abzugsfähigen Räume ermittelt werden, wobei jedoch der Raumgehalt der Logisräume den englischen resp. schwedischen Certifikaten gemäss angenommen wird.*)

4. Durch die Angabe unter Nr. 3 soll „über den nationalen Ursprung des Schiffes Gewissheit“ gegeben und „die Anfechtung der Nationalität des Schiffes“ erschwert werden. (Prot. zum H. G. B. IV S. 1681.)

*) Vgl. die Bestimmungen, betr. die Anerkennung der in dänischen, österreichisch-ungarischen und nordamerikanischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen vom 21. Dezember 1872: Reichscentralblatt f. 1873 S. 163, Stabenow, Samml. der d. Seeschifffahrtsges. S. 274 f. Centralblatt f. 1875 Nr. 21 S. 324. Bekanntmachung des dänischen Generaldirektors für das Steuerwesen vom 23. Dezember 1872: Preuss. Handelsarchiv von 1873 I Nr. 7 S. 157. Erlass des österr. und des ungarischen Handelsministeriums vom 3. Nov. 1872: ebendas. II Nr. 44 S. 459. Circular des Schatzamtes zu Washington vom 25. Okt. 1872: ebendas. I Nr. 14 S. 342. Bestimmungen über die Anerkennung der in den französischen und britischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen vom 2. Oktober 1873: Centralbl. f. 1873 S. 316, Stabenow S. 320—322. Britischer Geheimrathsbeschluss vom 26. Juni 1873: Preuss. Handelsarchiv 1873 II Nr. 42 S. 410. Bestimmungen über die Anerkennung der in italienischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen vom 25. August 1874: Centralbl. f. 1874 S. 323, Stabenow S. 345 f. Deklaration zwischen der deutschen Reichsregierung und der italienischen Regierung v. 15. Juni 1874: Preuss. Handelsarch. 1874 II Nr. 37 S. 250. Bestimmung über die Anerkennung der schwedischen Messbriefe in deutschen Häfen: Centralblatt f. 1875 Nr. 44 S. 688; über die Anerkennung der in chilenischen Certifikaten enthaltenen Vermessungsangaben vom 11. Jan. 1876: Centralblatt 1876 Nr. 2 S. 26; über die Anerkennung der norwegischen Messbriefe vom 7. April 1876: Centralblatt f. 1876 Nr. 15 S. 221.

5. Unter dem Heimathshafen versteht das Gesetz vom 25. Oktober 1867 natürlich dasselbe, wie Art. 435 H. G. B. Der Heimathshafen hat für das Schiff dieselbe Bedeutung, wie das Domizil für die Person.

6. Die Bestimmungen unter Nr. 5 und 7 sollen die Möglichkeit gewähren, jederzeit den Beweis zu führen, dass das Schiff zur Führung der Bundesflagge berechtigt ist. Es ergiebt sich dies, sowie der Grund der hinsichtlich der Gesellschaften gegebenen Vorschrift aus dem § 2 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 (s. o. S. 6).

7. In den preussischen Provinzen, in denen das Allgemeine Landrecht gilt, muss auch die Verpfändung des Schiffes und einzelner Schiffsparten in das Schiffsregister eingetragen werden. Nach Art. 59 des Preussischen Einführungsgesetzes treten nämlich an die Stelle der §§ 302—307 und 313 A. L. R. I, 20 folgende Vorschriften:

§ 1 Die Verpfändung muss in das Schiffsregister eingetragen werden.

Die Eintragung erfolgt von dem Gericht, welches das Schiffsregister führt.

Sie muss enthalten:

1. den Namen des Gläubigers;
2. die Forderung, für welche die Verpfändung geschehen ist;
3. die Bezugnahme auf die Verpfändungs-Urkunde unter Bezeichnung des Orts und des Datums der Ausstellung;
4. die Zeit der Eintragung.

Die geschehene Eintragung ist von dem Gericht auf der Verpfändungs-Urkunde und auf dem Certifikat des Pfandbestellers zu vermerken.

§ 2 Durch die Eintragung in das Schiffsregister wird die Verpfändung selbst vollzogen.

So lange die Verpfändung in das Schiffsregister eingetragen ist, kommen dem Gläubiger die Rechte eines wirklichen Pfand-Inhabers zu.

Die Eintragung der Verpfändung wird nach der Aufhebung des Pfandrechts im Schiffsregister gelöscht.

§ 3 Unter den in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechten bestimmt sich das Vorrecht nach der Zeitfolge der Eintragung.

Es wird also hinsichtlich der Verpfändung von Schiffen und Schiffsparten dem Schiffsregister dieselbe Bedeutung beigelegt, wie dem Hypothekenbuch hinsichtlich der Verpfändung von Immobilien. Und zwar erscheint nach diesem Gesetz die Hypothek als ein selbständiges Recht, welches mit der Eintragung entsteht und erst mit der Löschung und nicht bereits mit dem Untergange der Forderung, wofür es bestellt ist, zu Grunde geht.

Dieselben Bestimmungen sind auch für massgebend erklärt worden in Neuvorpommern und Rügen durch das Gesetz vom 26. Mai 1873 § 48 und in Schleswig-Holstein durch das Gesetz vom 27. Mai 1873 § 48.

8. Durch das **Certifikat** soll der **Beweis der Nationalität** des Schiffes geführt werden, sowohl im Frieden wie im Kriege; im Frieden mit Rücksicht auf die von gewissen Nationen anderen Nationen und deren Schiffen vertragsmässig zugesicherten Rechte, im Kriege, um den kriegführenden Mächten die Möglichkeit zu gewähren, festzustellen, ob ein Schiff dem eigenen Staate angehört, oder als neutrales oder als feindliches zu betrachten ist. Das Certifikat ist eine öffentliche Urkunde, deren *publica fides* auch von fremden Nationen anerkannt wird. Weil dem so ist, so muss nicht nur mit der grössten Sorgfalt darüber gewacht werden, dass die im Certifikat enthaltene Angabe über die Nationalität des Schiffes der Wahrheit entspricht, sondern es muss auch dafür gesorgt werden, dass diese Wahrheit stets geprüft werden kann. Daraus erklären sich die so komplizirten Vorschriften über die in das Schiffsregister einzutragenden Punkte im § 6 des Bundesgesetzes vom 25. Oktober 1867, sowie die Anordnung, dass das Certifikat genau mit dem Schiffsregister übereinstimme, wennschon jenes nicht gerade eine wörtliche Abschrift des letzteren zu enthalten braucht. Das Certifikat ist das wichtigste Schiffspapier. Früher dienten in den deutschen Küstenstaaten verschiedene Papiere zur Legitimation des Schiffes, namentlich der Bielbrief oder Beilbrief — ein Attest der Obrigkeit über den vorschriftsmässigen Bau, die Grösse und Beschaffenheit, den Eigenthümer, den Erbauer, über den Zeitpunkt und Ort der Erbauung desselben — und der Seepass. Wie nun das H.G.B. das Schiffsregister aus dem englischen Recht herübergenommen hat, so auch das hiermit übereinstimmende Certifikat (Prot. IV S. 1666). Es ist übrigens hierdurch nicht ausgeschlossen, dass neben dem Certifikat noch andere Schiffspapiere geführt werden, so namentlich mit Rücksicht auf die dadurch bedingten, auf völkerrechtlichen Verträgen beruhenden Vortheile der Seepass.*) Dies war nach den Bestimmungen des H.G.B. anzunehmen (Prot. IV S. 1683). Es gilt aber eben dasselbe nach dem Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867; denn indem dieses im § 9 bestimmt:

Durch das Certifikat wird das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nachgewiesen. Zum Nachweise dieses Rechts ist insbesondere ein Seepass nicht erforderlich;

so erklärt es das Certifikat für ausreichend, aber nicht für allein und ausschliesslich zulässig.

Art. 436.

Treten in den Thatsachen, welche in dem vorhergehenden Artikel bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen

*) Der Anhang zum Hamb. Ges. betr. die Papiere für Hamburgische Seeschiffe vom 22. Dezember 1865 bestimmt, dass auf Verlangen ein Bielbrief ausgestellt werden soll.

dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikat vermerkt werden.

Im Fall das Schiff untergeht oder das Recht, die Landesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glaubhaft bescheinigt wird, dass es nicht zurückgeliefert werden könne.

Dieser Artikel ist wörtlich in dem Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 § 11*) wiederholt, nur sind selbstverständlich statt der Worte: „in dem vorhergehenden Artikel" die Worte: „in dem § 6" und statt „Landesflagge" „Bundesflagge" gesetzt worden. Der im ersten Absatz vorgeschriebene Vermerk auf dem Certifikat kann natürlich erst vorgenommen werden, wenn das Schiff in den Heimathshafen zurückkommt, weil das Certifikat sich am Bord des Schiffes befindet.

Die Rückgabe des Certifikats ist angeordnet, damit mit demselben kein Missbrauch getrieben werden kann.

Art. 437.

Die Landesgesetze bestimmen die Fristen, binnen welcher die Thatsachen anzuzeigen und nachzuweisen sind, welche eine Eintragung oder Löschung erforderlich machen, sowie die Strafen, welche für den Fall der Versäumung dieser Fristen oder der Nichtbefolgung der vorhergehenden Vorschriften verwirkt sind.

Die in diesem Artikel den Landesgesetzen vorbehaltenen Bestimmungen sind durch das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 für sämmtliche zum Norddeutschen Bunde resp. zum Deutschen Reich gehörigen Seestaaten getroffen worden. Der dem Preussischen Einführungsgesetz zum H.G.B. nachgebildete § 12 des citirten Gesetzes lautet nämlich:

Die Thatsachen, welche gemäss § 11 eine Eintragung oder die Löschung im Schiffsregister erforderlich machen, sind von dem Rheder binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem er von ihnen Kenntniss erlangt hat, der Registerbehörde zum Zweck der Verfolgung der Vorschriften des § 11 anzuzeigen und glaubhaft nachzuweisen, betreffenden Falls unter Zurücklieferung des Certifikats.

Die Verpflichtung zu der Anzeige und der Nachweisung liegt ob:

1. *wenn eine Rhederei besteht, allen Mitrhedern;*
2. *wenn eine Aktiengesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen Mitgliedern des Vorstandes;*

*) *Treten in den Thatsachen, welche in dem § 6 bezeichnet sind, nach der Eintragung Veränderungen ein, so müssen dieselben in das Schiffsregister eingetragen und auf dem Certifikat vermerkt werden.*

Im Fall das Schiff untergeht, oder das Recht, die Bundesflagge zu führen, verliert, ist das Schiff in dem Schiffsregister zu löschen und das ertheilte Certifikat zurückzuliefern, sofern nicht glauhhaft bescheinigt wird, dass es nicht zurückgeliefert werden könne.

3. *wenn eine andere Handelsgesellschaft Rheder oder Mitrheder ist, für dieselbe allen persönlich haftenden Gesellschaftern;*
4. *wenn die Veränderung in einem Eigenthumswechsel besteht, wodurch das Recht des Schiffes, die Bundesflagge zu führen, nicht berührt wird, dem neuen Erwerber des Schiffes oder der Schiffspart.*

Ebenso ist die Festsetzung einer Strafe für den Fall der Nichtbeachtung dieser Vorschriften nicht der Partikulargesetzgebung überlassen, sondern es ist diese durch das Gesetz selbst getroffen im § 15:

Die im § 14 angedrohte Strafe) hat auch derjenige verwirkt, welcher eine nach den Bestimmungen des § 12 ihm obliegende Verpflichtung binnen der sechswöchentlichen Frist nicht erfüllt, sofern er nicht beweist, dass er ohne sein Verschulden ausser Stande gewesen sei, dieselbe zu erfüllen. Die Strafe tritt nicht ein, wenn vor Ablauf der Frist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist. Die Strafe wird gegen denjenigen verdoppelt, welcher die Verpflichtung auch binnen sechs Wochen nach Ablauf des Tages, an welchem das ihn verurtheilende Erkenntniss rechtskräftig geworden ist, zu erfüllen versäumt.*

Art. 438.

Die Landesgesetze können bestimmen, dass die Vorschriften der Art. 432 bis 437 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) keine Anwendung finden.

Das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 (§ 17) hatte es gleichfalls der Landesgesetzgebung überlassen, Ausnahmen von der Vorschrift, dass die Schiffe in das Schiffsregister einzutragen, zu Gunsten kleinerer Fahrzeuge zuzulassen. Da aber in Folge hiervon ein zu ungleichmässiges Verfahren beobachtet wurde, so ist später die Sache durch die Reichsgesetzgebung selbst geregelt worden. Das Reichsgesetz vom 28. Juni 1873, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe bestimmt nämlich im § 1:

An Stelle des § 17 des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniss zur Führung der Bundesflagge vom 25. Oktober 1867 tritt die folgende Bestimmung:

Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Ertheilung des Certifikats befugt.

Hierdurch sind diese Fahrzeuge nur von der Pflicht der Registrirung befreit, es soll denselben aber dadurch nicht das Recht genommen sein, eine solche zu verlangen. Doch übernehmen

*) Geldbusse bis zu 100 Thalern oder verhältnissmässige Gefängnissstrafe.

dieselben alsdann auch alle Verbindlichkeiten, denen die registrirten Schiffe unterliegen; so werden sie dadurch speziell auch den über die Namensführung im Gesetz vom 28. Juni 1873 getroffenen Vorschriften unterworfen.

Art. 439.

Bei der Veräusserung eines Schiffes oder eines Antheils am Schiff (Schiffspart) kann zum Eigenthumserwerb die nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts etwa erforderliche Uebergabe durch die unter den Kontrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dass das Eigenthum sofort auf den Erwerber übergehen soll.

1. Für den Erwerb des Eigenthums an Schiffen fordert der Preussische Entwurf des H.G.B. (Art. 389) einen gerichtlichen oder notariellen Vertrag, der Oesterreichische Entwurf des Seerechts (§ 8) erklärt die Grundsätze des A.B.G.B. für massgebend; für das Veräusserungsgeschäft selbst als die Quelle obligatorischer Wirkungen enthält weder der eine noch der andere Bestimmungen. Der von dem Referenten der Hamburger Konferenz ausgearbeitete Entwurf der Vorschriften über das Schiffsregister fordert zur Rechtsbeständigkeit des Veräusserungsgeschäfts selbst Schriftlichkeit, verlangt jedoch eine weitere Form für die Uebertragung des Eigenthums nicht. Der betreffende Art. 391 lautet nämlich hier:

Ein Vertrag, durch welchen das Eigenthum eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes oder ein Antheil an demselben übertragen werden soll, muss schriftlich errichtet werden, um rechtsgültig zu sein.

Zum Erwerbe des Eigenthums ist die Uebergabe nicht erforderlich.

Hiergegen wurde jedoch geltend gemacht, dass diese Vorschrift im Widerspruch stände mit dem bis dahin geltenden gemeinen deutschen Seerecht und dem Geiste des H.G.B. überhaupt, soweit dasselbe bereits berathen, eben so mit dem praktischen Bedürfniss, indem die Eigenthümer häufig (namentlich im Kriege) ein Interesse daran hätten, über ein in der Fremde befindliches Schiff ein Veräusserungsgeschäft zu schliessen; dies geschehe im Wege der Korrespondenz, der man doch nicht die Bedeutung einer Urkunde beilegen werde (Prot. IV S. 1693 f.). In Folge davon wurde die Streichung des ersten Absatzes beschlossen, wodurch also für diejenigen Veräusserungsgeschäfte, welche als Handelsgeschäfte aufzufassen sind, nach Art. 317 H.G.B. vollständige Formlosigkeit eingeführt wurde, für alle übrigen die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für massgebend erklärt wurden.

Der Entwurf des Referenten der Hamburger Konferenz (cit. Art. 391) sieht ausdrücklich von der Tradition als Requisit des Eigenthumsüberganges ab. Die Streichung des ersten Absatzes des Art. 391 gab zunächst Veranlassung sich über die Voraussetzungen für die Uebertragung des Eigenthums schlüssig zu

machen. Man schlug zunächst ebenso, wie der Preussische Entwurf eine gerichtliche oder notarielle Urkunde vor, indem man darauf hinwies, dass es gerade im Seeverkehr sehr wichtig wäre, bei Veräusserungen von Schiffen den Augenblick der Eigenthumsübertragung zu fixiren und über den Augenblick des Eigenthumsüberganges eine beweisfähige Urkunde zu besitzen. Diesem Vorschlag wurde jedoch keine Folge gegeben. Eben so wenig stellte man unter Beseitigung des zweiten Absatzes des citirten Art. 391 das Erforderniss der Tradition wieder her, indem man darauf hinwies, dass diese allemal da, wo das zu veräussernde Schiff sich nicht in der Nähe der Kontrahenten, also auf der Reise *(in transitu)* oder in einem fremden Hafen befinde, regelmässig nicht möglich, oder doch mit grossen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Auf der anderen Seite liess man den gedachten Abs 2 des Art. 391 nicht einfach stehen und erklärte nicht, dass das Veräusserungsgeschäft allein schon den Uebergang des Eigenthums zur Folge haben sollte. Man schlug vielmehr einen Mittelweg ein, indem man als Regel die nach dem herrschenden gemeinen Recht oder Partikularrecht erforderliche Tradition resp. symbolische Tradition bestehen liess, den Kontrahenten aber das Recht beilegte, einfach durch eine dahin gehende Uebereinkunft ohne jeden weiteren rechtlichen Akt das Eigenthum übergehen zu lassen (Prot. IV S. 1698—1711, VIII S. 3702 f.).*)

Die durch das Gesetz den Kontrahenten gegebene Befugniss, den Eigenthumsübergang von dem Erforderniss der Tradition unabhängig zu machen, ist an keinerlei Bedingung oder Voraussetzung geknüpft, sie steht denselben in jedem Falle zu, mag das Schiff sich auf der Fahrt oder in einem ausländischen oder inländischen Hafen oder sogar im Heimathshafen befinden; denn das Gesetz trifft seine Bestimmungen, ohne die verschiedenen möglichen Fälle zu unterscheiden. Die Vereinbarung kann daher mündlich, wie schriftlich, namentlich auch im Wege der Korrespondenz erfolgen, sie kann mit dem Veräusserungsgeschäft verbunden werden, aber auch später stattfinden (Prot. IV S. 1705).

2. Dass in dem Veräusserungsvertrage ausdrücklich gesagt werde, das „Eigenthum“ solle übergehen, ist natürlich nicht erforderlich, es genügt, wenn die Kontrahenten solche Ausdrücke wählen, aus denen mit Nothwendigkeit auf jene Absicht geschlossen werden

*) Das französische Recht fordert zwar für die Uebertragung des Eigenthums keinen besonderen Rechtsakt, verlangt aber Schriftlichkeit für den Veräusserungsvertrag (*Code de comm. art. 195: La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public, ou par acte sous signature privée. Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.* Vgl. *Pardessus, cours de droit commercial III. 6. ed. Paris 1856, no. 606)*; doch genügt nach der Praxis Korrespondenz. Das englische Recht lässt durch eine Kauf-Urkunde das Eigenthum übergehen (*Abbott treatise of the law relative to merchant ships and seamen. 11. ed. by Shee London 1867, p. 1. 2,* vgl. aber *p. 24. p. 62. 63).*

muss. Demgemäss findet auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. IV S. 309 f.) eine Uebertragung des Eigenthums in den Worten: „vorstehendes Part übertrage und cedire ich mit allen Rechten ohne Vorbehalt an — B —; Werth habe baar bezahlt erhalten".

3. Dass diese Uebereinkunft eine formlose sein kann, geht daraus hervor, dass das Gesetz, wo es darauf ankam, die Voraussetzungen für den Uebergang des Eigenthums festzustellen, schlechthin eine Vereinbarung, das ist eben ein einfaches — formloses — *pactum* gefordert hat; und es ist nicht noch nöthig, darauf aufmerksam zu machen, dass die Hamburger Konferenz selbst diese Vereinbarung ausdrücklich als eine „wenn auch nur mündliche Willenserklärung" auffasste (Prot. IV S. 1772, vgl. S. 1703). Wie bereits Goldschmidt (Handelsr. I S. 806 Note 18) hervorgehoben, ist es nicht richtig, wenn Makower (Kommentar Anm. 15 b. zu Art. 439) behauptet, dass Art. 439 die Form dieser Vereinbarung habe unbestimmt lassen wollen, und dass daher nur wenn ein Handelsgeschäft vorliege, ein formloser Vertrag genüge, sonst aber die allgemeinen civilrechtlichen — also auch die betreffenden partikularrechtlichen — Vorschriften über die Form der Verträge zur Anwendung zu bringen seien.

4. Der Grundsatz des Art. 439 gilt, der Bestimmung dieses Titels gemäss, nur für die zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Schiffe, freilich aber auch für die, welche nur vorübergehend hierfür bestimmt sein sollten (Prot. VIII S. 3712). In gleicher Weise aber auch für die einzelnen Schiffsparten.

5. Das Wort „sofort" bedeutet lediglich „ohne Weiteres", „ohne dass es einer Tradition bedürfte". Es soll damit keineswegs angezeigt werden, dass diese Erklärung nicht selbst den Eigenthumsübergang von dem Eintritt einer Bedingung (z. B. wenn die zur Zahlung gegebenen Wechsel acceptirt sein würden) oder eines *dies* abhängig machen dürfe. Es ist nämlich nur davon die Rede, dass die Tradition durch die gedachte Vereinbarung ersetzt werden könne. Wie es sich nun von selbst verstehen würde, dass die dem Inhalt des Veräusserungsgeschäfts gemäss unbedingt vorzunehmende Tradition nicht durch eine bedingte Vereinbarung über den ohne solche erfolgenden Eigenthumsübergang ersetzt werden könnte, so muss man auch umgekehrt sagen, dass wo die Tradition *sub die* oder *conditione* zu erfolgen hat, auch die fragliche Vereinbarung eine bedingte oder betagte sein dürfe. Ob die Hamburger Konferenz, welche es sowohl ablehnte, das Wort „sofort" zu streichen, wie auch statt desselben, die Worte „durch die Vereinbarung" zu setzen, in ihrer Majorität derselben Ansicht gewesen ist, lässt sich mit Sicherheit nicht behaupten. Es waren in der Konferenz drei Meinungen vertreten. Die eine ging dahin, durch das Wort „sofort" würden bedingte und betagte Vereinbarungen über den Eigenthumsübergang für unwirksam erklärt; dies sei aber nicht die Absicht der Konferenz, deshalb müsse man das Wort streichen. Die andere legte dem Wort dieselbe Bedeutung bei, hielt aber die

Ausschliessung bedingter und betagter Willenserklärungen aus praktischen Rücksichten für nothwendig und dem wahren — wennschon nicht direkt ausgesprochenen — Willen der Versammlung entsprechend. Nach einer dritten Meinung sollte durch das Wort „sofort“ die Frage, „ob bedingten Willenserklärungen die Kraft zukomme, die Tradition“ zu ersetzen nicht entschieden werden; das Wort sollte vielmehr lediglich den Gegensatz ausdrücken zwischen den hier in Rede stehenden Willenserklärungen, durch welche „die Eigenthumsübertragung wirklich vollzogen werde, und denjenigen Willenserklärungen (Kauf u. s. w.), durch welche lediglich erst eine Forderung entstehe, kraft deren der bisherige Eigenthümer künftig einmal Eigenthum zu übertragen sich verpflichte“. (Prot. IV S. 1704. 1772 f. VIII S. 3702. Goldschmidt, Handelsrecht I S. 807 Note 19.)

6. Die Vereinbarung ist übrigens nicht als eine Form der Besitzübertragung anzusehen (Prot. IV S. 1710, vgl. 1703). Der Besitz muss daher stets besonders erworben werden, was aber, vorausgesetzt, dass das Schiff nicht von einem Anderen, als dem Veräusserer oder dessen Stellvertreter besessen wird, durch Stellvertreter — regelmässig durch den Schiffer — sehr leicht zu bewerkstelligen sein wird.

Art. 440.

In allen Fällen der Veräusserung eines Schiffes oder einer Schiffspart kann jeder Theil verlangen, dass ihm auf seine Kosten eine beglaubigte Urkunde über die Veräusserung ertheilt werde.

Die Urkunde, welche bei einer Veräusserung — und zwar, wie dies aus der Stellung des Artikels hervorgeht (Prot. VIII S. 3703), einer freiwilligen — jeder der beiden Kontrahenten fordern kann (Prot. IV S. 1701 f. S. 1771), soll ein Beweismittel für den Fall sein, dass diese ein Interesse daran haben, nachzuweisen, dass sie Eigenthümer oder nicht mehr Eigenthümer des Schiffes oder einer Schiffspart sind. Um die Urkunde zu einem *instrumentum publicum* zu machen, ist vorgeschrieben, dass dieselbe beglaubigt werde. Diese Beglaubigung kann aber eben sowohl eine gerichtliche oder notarielle sein, als auch, wo dies nach dem betreffenden Partikularrecht überhaupt zulässig, durch eine Administrativbehörde erfolgen (Prot. VIII S. 3703).

Art. 441.

Wird ein Schiff oder eine Schiffspart veräussert, während das Schiff auf der Reise sich befindet, so ist im Verhältniss zwischen dem Veräusserer und Erwerber in Ermangelung einer anderen Vereinbarung anzunehmen, dass dem Erwerber der Gewinn der laufenden Reise gebühre oder der Verlust derselben zur Last falle.

Der Gewinn der laufenden Reise wird hier unter den Begriff der *fructus percipiendi* gebracht, und unter diesem Gesichtspunkt dem

Erwerber des Schiffes zugewiesen. Die *fructus pendentes* einer Sache gehen auf den Erwerber über, weil sie als Theile der Hauptsache gelten. Wollen wir diesen für die natürlichen Früchte geltenden Grundsatz auf die *fructus civiles,* und zwar speziell auf die Frachtgelder anwenden, so müssen wir erst die Frage beantworten, wie lange können diese als *fructus pendentes* angesehen werden, resp. in welchem Augenblick gelten diese Früchte als dem Eigenthümer des Schiffes erworben? Hier muss man nun antworten, bei Beendigung der Reise, auf welcher die Fracht verdient wurde. Es lässt sich nämlich nicht sagen, dass für jeden zurückgelegten Theil der Reise auch ein Theil der Fracht als verdient gelte, indem es dem Befrachter nicht darum zu thun ist, die Güter überhaupt weiter geschafft, sondern nach dem Bestimmungsort gebracht zu sehen. Die über die Distanzfracht geltenden Grundsätze aber lassen sich über die Fälle hinaus, für welche sie bestimmt sind, nicht anwenden. Dass die Pacht- und Miethsgelder nach römischem Recht *(L. 13 § 11 De A. E. V. [19, 1])* nicht dem Käufer zufallen, steht dieser Entscheidung nicht entgegen, da jene ein Aequivalent für die Zeit des Gebrauchs der Sache sind. Natürlich wird vorausgesetzt, dass während der Reise nicht nur der Veräusserungsvertrag geschlossen, sondern auch das Eigenthum an dem Schiff übertragen worden ist. In diesem Falle ist es aber sachgemäss, dass eben so, wie das *commodum,* auch der Verlust übergeht, welcher das Schiff auf dieser Reise betroffen hat, denn nicht durch den Gewinn der Reise gedeckte Unkosten haben dieselbe Bedeutung, wie Beschädigungen, welche das Schiff erlitten; sie sind als Verschlechterungen des Schiffes anzusehen. Sowie letztere, soweit sie nicht durch den Veräusserer verschuldet sind, den Erwerber treffen, so hat dieser auch für erstere aufzukommen. Es lässt sich dies auch als die Intention der Parteien bezeichnen, denn es ist anzunehmen, dass wenn ein Schiff während einer Reise verkauft wird, „der Erwerber auch in das ganze Unternehmen eintreten wolle, auf welches das Schiff ausgegangen“ (Prot. IV S. 1490—1492. 1636—1638. 1652. VIII S. 3705. 3738). Ob der Veräusserungsvertrag auf das ganze Schiff oder nur eine Schiffspart gerichtet war, ist für das Prinzip durchaus irrelevant. Natürlich steht es den Kontrahenten frei, über den Uebergang von Gewinn und Verlust abweichende Vereinbarungen zu treffen und dadurch die Regel des Gesetzes auszuschliessen.

Vgl. auch den Art. 442.

Art. 442.

Durch die Veräusserung eines Schiffes oder einer Schiffspart wird in den persönlichen Verpflichtungen des Veräusserers gegen Dritte nichts geändert.

Der Art. 441 regulirt nur das Verhältniss von Veräusserer und Erwerber, nicht aber das dieser zu dritten Personen. Das Gläubiger- und Schuldner-Verhältniss, in welchem der Veräusserer

zu dritten Personen steht, wird, wie dieser Artikel hinsichtlich des letzteren Verhältnisses noch ausdrücklich hervorhebt, durch die Veräusserung nicht berührt. Verbindlichkeiten, die lediglich auf dem Schiffe ruhen, gehen natürlich, soweit nicht die Ausnahme des Art. 768 Platz greift, auf den Erwerber über. So kann dieser, wegen des das Schiff treffenden Beitrages zur Havariegrosse in Anspruch genommen werden, auch wenn der Havariefall sich unter dem Vorbesitzer ereignete.*)

Art. 443.

Unter dem Zubehör eines Schiffes sind alle Sachen begriffen, welche zu dem bleibenden Gebrauch des Schiffes bei der Seefahrt bestimmt sind.

Dahin gehören insbesondere auch die Schiffsboote.

Im Zweifel werden Gegenstände, welche in das Schiffs-Inventar eingetragen sind, als Zubehör des Schiffes angesehen.

1. Das Schiff ist eine *res connexa*, ein „Gesammtbauwerk", wie das Reichs-Ober-Handels-Gericht sich ausdrückt (Entsch. I S. 190). Alles was zu einem Schiffe gehört, gilt daher als Theil desselben. Also nicht bloss der Kiel (welchen die Römer als Hauptbestandtheil des Schiffes bezeichneten: *L. 61 De R. V. [6, 1]* Planken, Steven, Decksbalken, Metallbeschlag u. s. w., sondern auch Masten, Raaen, Steuerruder *(L. 44 De evict. [21, 2])*, Tauwerk,**) Segel, Maschinen (bei Dampfschiffen) u. s. w., denn ohne alle diese Sachen ist ein Seeschiff überhaupt nicht denkbar, eben so wenig, wie ein Haus ohne Thüren und Fenster, weshalb denn die Römer Gegenstände dieser Art treffend *quasi membra* des Schiffes nennen.

2. Was nun die Pertinenzen eines Schiffes betrifft, die sich von den Theilen dadurch unterscheiden, dass sie an sich eine selbständige Existenz haben, so hat das Gesetzbuch im ersten Absatz eine vollkommen richtige Erklärung davon gegeben, ohne sich — was auch wieder durchaus korrekt — darauf einzulassen, eine Aufzählung dieser Gegenstände zu geben. Nur die Boote hat es ausdrücklich als Pertinenz bezeichnet, weil hinsichtlich dieser, zum Theil wohl mit Rücksicht auf die Bestimmung des römischen Rechts in *L. 44 De evict.*, die Ansichten auseinander gingen. Ausserdem wird man Anker, Ankerketten, Kompass, Log***) und Aehnliches zu den Pertinenzen rechnen können. Dagegen wird man solche für den Dienst des Schiffes bestimmte Instrumente, die nach feststehendem Gebrauch eines Hafens der Kapitän aus eigenen Mitteln anzuschaffen hat, (z. B. Chronometer) auch dann nicht zu

*) Seuffert's Archiv VIII Nr. 126 (Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 31. Dezember 1839).

**) Wenn das Preuss. A. L. R. § 91 I, 2 auch Masten und Taue zum Schiffszubehör rechnet, so kann dies m. E. lediglich von Reservemasten und dem nicht zu Masten und Segeln gehörigen Tauwerk verstanden werden.

***) Ein Instrument, um die Geschwindigkeit des Schiffes zu messen.

Pertinenzen rechnen dürfen, wenn dieser zugleich alleiniger Eigenthümer des Schiffes ist. Wenn das Gesetz ausser den hier bezeichneten Sachen zu den Pertinenzen noch alle Gegenstände rechnet, welche auch ohne zum dauernden Gebrauch des Schiffes bestimmt zu sein, in das Schiffsinventar eingetragen sind, so ist hierfür massgebend gewesen die Erwägung, dass die Pertinenzqualität ihren Grund nicht nur in einem Rechtssatz haben kann, sondern auch in einer Dispostion des Eigenthümers, der solche Sachen gleichfalls dem dauernden Gebrauch eines Schiffes widmen kann, welche ihrer Natur nach nicht dazu bestimmt sind. Für eine solche Willensbestimmung giebt das Gesetz eine Interpretationsregel, und diese findet man in der Eintragung in das Schiffsinventar. So kann unter dieser Voraussetzung der Proviant und die Munition zum Zubehör gehören, obwohl sie sonst nicht dafür anzusehen sind. Es ist diese Bestimmung getroffen, weil unter Umständen die Subsumption auch von an sich nicht dahin gehörigen Gegenständen unter die Pertinenzen gerechtfertigt sein kann, wie z. B. die des Proviants bei einem auf der Reise befindlichen Auswandererschiff (Prot. IV S. 1485—1490. VIII S. 3704 f.).

Art. 444.

Im Sinne dieses fünften Buchs gilt ein seeuntüchtig gewordenes Schiff

1. *als reparaturunfähig, wenn die Reparatur des Schiffes überhaupt nicht möglich ist, oder an dem Orte, mo das Schiff sich befindet, nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann;*
2. *als reparaturunwürdig, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden, als drei Viertel seines früheren Werthes.*

Ist die Seeuntüchtigkeit während einer Reise eingetreten, so gilt als der frühere Werth derjenige, welchen das Schiff bei dem Antritt der Reise gehabt hat, in den übrigen Fälllen derjenige, welchen das Schiff, bevor es seeuntüchtig geworden ist, gehabt hat oder bei gehöriger Ausrüstung gehabt haben würde.

1. Die Voraussetzungen der Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit zu fixiren, ist nothwendig mit Rücksicht auf das Interesse der Rheder (Art. 473), der Personen der Schiffsbesatzung (Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 § 56), der Befrachter (Art. 630. 632. 669) und der Assekuradeure, welche den hierdurch motivirten Verkauf auch dem Schiffer resp. den Rhedern gegenüber anzuerkennen verpflichtet sind (Art. 877).*)

*) Das englische Recht ermächtigt gleichfalls den im Auslande befindlichen Schiffer dem Rheder gegenüber, die Reparatur zu unterlassen und das Schiff zu veräussern, wenn der Betrag der aufzuwendenden Reparaturkosten

2. Das Gesetz unterscheidet zwei Arten der Reparaturunfähigkeit. 1. Die Reparatur ist überhaupt nicht möglich (absolute Reparaturunfähigkeit); 2. sie ist unter den obwaltenden Verhältnissen nicht möglich (relative Reparaturunfähigkeit).*) Absolute Reparaturunfähigkeit liegt einmal vor, wenn das Schiff ein Wrack geworden ist, ferner aber auch wenn „die Verbindungen desselben in solchem Masse gelöst und Theile desselben zertrümmert oder doch so sehr beschädigt sind, dass nur ein Neubau, wenngleich unter Mitbenutzung eines Theils der alten Materialien Seefähigkeit wieder herstellen kann.“ „Die relative Reparaturunfähigkeit beruht in besonderen Umständen des Orts, an welchem die Ausbesserung des an sich reparirbaren Schiffes vorgenommen werden müsste, nämlich in dem an dem Liegeplatze des Schiffes bestehenden Mangel der zur Reparatur erforderlichen Voraussetzungen (Helgen, Docks, Materialien, Arbeiter u. s. w.) und zugleich in der Unmöglichkeit, das Schiff nach einem Platze, wo die Reparatur auszuführen wäre, zu bringen.“ (Entsch des R.O.H.G. XVI Nr. 31 S. 106), aber auch in der Unmöglichkeit, die zur Ausführung der Reparatur nothwendigen Geldmittel zu beschaffen.

3. Der Begriff der Reparaturunwürdigkeit beruht auf dem Gedanken, dass die Reparatur zu unterlassen, wo die Wiederherstellung des Schiffes „wegen des schlechten Zustandes“ desselben „als eine unverständige Massregel“ erscheinen würde. Ein solcher Zustand wird dem Verlust des Schiffes gleichgestellt, und alle Wirkungen, welche an den zufälligen Untergang eines Schiffes geknüpft sind, treten auch ein, wenn durch Zufall ein derartiger Zustand des Schiffes herbeigeführt ist (Prot. VIII S. 3995). Unverständig ist die Wiederherstellung des Schiffes, wenn ein grosses Missverhältniss zwischen den aufzuwendenden Reparaturkosten und dem Werth des ganzen Schiffes bestehen würde. Die Grenze hierfür wird sich immer durch die Anschauungen des Verkehrs feststellen, und diese hat das Handelsgesetzbuch fixirt, indem es die

höher wäre, als der Werth des Schiffes nach der Reparatur und verpflichtet den Versicherer gegenüber dem versicherten Rheder unter der gleichen Voraussetzung den Verkauf des Schiffes anzuerkennen *(Abbott p. 6—20 p. 638 not. n.)* Der *Code de comm. art. 369* giebt dem Versicherten das Recht des Abandons in Betreff des versicherten Gegenstandes *(le délaissement)* u. a. *en cas d'innavigabilité par fortune de mer.* Eine solche wird aber nur angenommen, wenn das Schiff nicht reparirt und in den Stand gesetzt werden kann, seine Reise fortzusetzen *(art. 389. Pardessus n. 644. 841).* Die *innavigabilité* ist *absolue* oder *relative;* die absolute ist identisch mit der deutschen absoluten Reparaturunfähigkeit, die relative umfasst die relative Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit des H.G.B. *(Caumont, dictionnaire universel de droit maritime. 2. ed. Paris 1869, p. 363 n. 575 p. 364. 365 n. 578—585);* eine *innavigabilité relative* liegt nämlich auch dann vor, wenn die Reparaturkosten unverhältnissmässig *(excessives)* sind, und dies wird von der französischen Praxis bereits dann angenommen, wenn dieselben $^3/_4$ des Werthes des Schiffes übersteigen (ebendas. p. 365 n. 591).

*) Vgl. Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 § 131.

Reparaturunwürdigkeit ausspricht, wenn die Kosten der Reparatur $^3/_4$ des früheren Werthes des Schiffes betragen würden, wobei die Reparaturkosten zu ihrem vollen Betrage in Ansatz kommen und nicht die im Versicherungsrecht in Folge des Umstandes, dass durch die Reparatur der Werth des Schiffes gegen die Zeit der Versicherung erhöht wird (s. Art. 712), übliche Kürzung von $^1/_3$ des Belaufs derselben (Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu) stattfindet (Prot. VIII S. 3996). Für den Werth der Reparaturen kommen nicht nur die Geldaufwendungen in Betracht, welche durch jene unmittelbar verursacht worden sind, sondern auch die Kosten der Anschaffung des Geldes im Nothhafen, wie Bodmerei-Prämie, Banquier-Provision und Aehnliches. Das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. XII S. 403 f.) stellt dies zwar in Abrede, indem es geltend macht, das H.G.B. spreche nur von Kosten der Reparatur; von irgend welchen hinzuzurechnenden Kosten, namentlich von Kosten der Geldanschaffung sei nicht die Rede. Da aber das Gesetz von Kosten der Reparatur spricht, und nicht vom Werth der Reparatur, so kann damit einzig und allein gemeint sein die ganze Summe, welche der Rheder für die Reparatur zu verausgaben hat, und es erscheint mir durchaus willkürlich, die Arbeitslöhne und Materialienpreise, welche beispielsweise im Nothhafen um $^1/_3$ höher waren, als im Heimathshafen, zu ihrem vollen Betrag in Ansatz zu bringen, eine $33^1/_3$ % betragende, Bodmerei-Prämie aber völlig ausser Ansatz zu lassen. Bei der Abschätzung des früheren Werthes des Schiffes sollen lediglich bestimmte Zeitpunkte, nicht aber auch die Orte, wo sich das Schiff zu denselben gerade befand (z. B. der Abgangshafen), in Betracht gezogen werden. Die Hamburger Konferenz fürchtete aus einer ausdrücklichen Aufnahme des Ortes Unzuträglichkeiten, indem es in diesem Falle z. B. „den Sachverständigen auch dann, wenn sich das Schiff in einem unbedeutenden Hafen befände, nicht gestattet sein würde, auf die Preisverhältnisse an den in nächster Nähe desselben gelegenen grossen Handelsplätzen Rücksicht zu nehmen, obschon der eigentliche Markt für das Schiff auch die letzteren umfassen würde“ (Prot. VIII S. 4141 f.).

4. Das Gesetz nimmt eine Reparaturunfähigkeit und -Unwürdigkeit nur bei s e e u n t ü c h t i g e n Schiffen an. Die in jenen Fällen statuirten Folgen treten daher nicht ein, wenn das Schiff „ohne Reparatur“ doch „See zu halten im Stande wäre“, wenn es sich z. B. „in einem, wenngleich beschädigten, doch die Fortsetzung der Reise gestattenden Zustande an einem Orte befände, an welchem es nicht hätte reparirt werden können“ (Prot. VIII S. 4069 f.).

Art. 445.

Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.

Die Erklärung dieses Artikels ist wichtig mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Art. 446. 451. 736. 740.

Der Ausdruck „Schiffsbesatzung" begreift alle Personen, welche irgend ein Amt oder einen Dienst auf dem Schiffe haben. Das Gesetz unterscheidet drei Kategorien: den Schiffer (Art. 478), die Schiffsmannschaft (Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 § 3) und sonstige „auf dem Schiffe angestellte Personen" (ebendas.).

Art. 446.

Ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff kann wegen Schulden nicht mit Beschlag belegt werden. Diese Bestimmung tritt jedoch nicht ein, wenn die Schulden zum Behuf der anzutretenden Reise gemacht worden sind.

Durch eine Beschlagnahme von bereits an Bord des Schiffes befindlichen Gütern wegen Schulden kann deren Wiederausladung nur in denjenigen Fällen erwirkt werden, in welchen der Ablader selbst die Wiederausladung noch zu fordern befugt wäre, und nur gegen Leistung desjenigen, was dieser alsdann zu fordern haben würde.

Eine zur Schiffsbesatzung gehörige Person kann wegen Schulden von dem Zeitpunkt an nicht mehr verhaftet werden, in welchem das Schiff segelfertig ist.

1. An ein Seeschiff und den Abgang desselben knüpfen sich mannigfache Interessen, des Schiffers resp. des Rheders und verschiedener Ladungsinteressenten. Wenn daher ein Gläubiger eines Rheders, eines Befrachters oder einer Person der Schiffsbesatzung durch Auswirkung eines Arrestes gegen das Schiff, gewisse Güter oder Personen der Schiffsbesatzung den Abgang des Schiffes verhindern oder doch verzögern könnte, so würde ein mehrseitiges Interesse verletzt werden. Es ist aber natürlich, dass das mehrfache Interesse dem Interesse einer einzelnen Person vorgeht. Allein dieser Schutz der mehrseitigen Interessen muss seine Grenzen haben, damit er nicht zu einer offenbaren Unbilligkeit gegen die Gläubiger führt. Hieraus erklärt sich die Bestimmung dieses Artikels, welche sich auch in anderen Gesetzgebungen, wie in der französischen *(Code de comm. art. 215)*, nicht aber im englischen Recht findet.

1. Zunächst wird diese Arrestfreiheit, und zwar für das S c h i f f und die M i t g l i e d e r d e r B e s a t z u n g nur solchen Schiffen gewährt, welche im Begriff stehen, auszulaufen und welche ihre Vorbereitungen hierzu bereits vollständig getroffen haben.*)

*) Der *art. 215* des *Code de comm.* präcisirt dies genauer dahin: *le bâtiment est censé prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.* Und *„les expéditions se composent du rôle d'équipage, du congé du capitaine, des acquits délivrés par la douane pour les objets, qui composent le chargement" (Colfavru, le droit commercial. Paris 1863, p. 279.* Vgl. *Pardessus III n. 611. 633).*

Dies drückt man im Seeverkehr durch das Wort „segelfertig" aus; und nur weil sich in der Hamburger Konferenz darüber Bedenken erhoben, ob dasselbe auch auf Dampfschiffe passe, wurde es durch die Worte „zum Abgehen fertig" erläutert resp. generalisirt (Prot. IV S. 1495 f., vgl. VIII S. 3707 f.). Irrelevant ist es, ob das Schiff mit Ladung segelfertig liegt oder mit Ballast, und im letzteren Falle ob es bereits gechartert ist und sich nach dem Orte zu begeben hat, wo die Ladung einzunehmen ist, oder ob es eine Fracht suchen soll. Ferner findet die Bestimmung Anwendung auf ein Schiff, welches seine Ausreise antreten soll, wie auf ein solches, dessen Ladung nach verschiedenen Häfen bestimmt ist, und welches nach Entlöschung des einen Theils sich nun nach einem anderen Bestimmungshafen begeben soll. Sie findet Anwendung auf ein Schiff, welches bereits ausgelaufen, aber durch widrigen Wind genöthigt war, in den Hafen zurückzukehren.

2. Die Arrestfreiheit gilt nicht gegenüber denjenigen Gläubigern, welche nicht in der Lage sind, ihre Forderungen in einem früheren Zeitpunkt geltend zu machen, d. h. denjenigen Personen, welche irgend welche zur Ausrüstung des Schiffes für die bevorstehende Reise erforderliche Gegenstände, z. B. Proviant geliefert haben (Prot. IV S. 1492).

3. In Betreff der Ladung hat man den verschiedenen Interessen dadurch Rechnung getragen, dass man den Gläubiger ganz eben so, wie den Ladungseigenthümer stellte, d. h. ihm nur in den Fällen die Befugniss einräumte, in Folge des Arrestschlages die Wiederausladung der Güter zu bewirken, in denen dem Befrachter das Recht gewährt ist, Herausgabe der bereits geladenen Waaren zu verlangen. Es kann daher im Wege des Arrestes die Wiederausladung der Güter erzwungen werden sowohl vor Antritt (Art. 581) als nach Antritt der Reise (Art. 583), aber wenn der Arrestimpetrat nicht das ganze Schiff gechartert hatte, und durch die Wiederausladung der Waaren eine Umladung oder eine Verzögerung der Reise verursacht werden würde, nur mit Einwilligung der übrigen Befrachter (Art. 588). Ausserdem hat der Arrestimpetrant Fautfracht, d. h. je nach den Umständen die halbe, zwei Drittel oder die ganze Fracht zu entrichten (Art. 581. 583—585. 587 f.), die Kosten der Ein- und Ausladung zu tragen und Liegegeld zu zahlen (Art. 582).

4. Für den Fall, dass die Arrestanlegung keine Wiederausladung der Güter erforderlich macht, trifft das Gesetz keine Bestimmungen. Es tritt dies da ein, wo unter Vermerkung auf dem Konnossement der Arrest „dem Schiffe und der Ladung" folgt und in der Weise vollzogen wird, dass „der Kapitän gleichsam als Seguester bestellt" wird und „den richterlichen Befehl erhält, das arrestirte Gut nicht auszuliefern, sondern bei der Entlöschung im Bestimmungshafen zu deponiren". Es ist dies eigentlich ein Arrest, der auf die Konnossemente gelegt wird. (Prot. IV S. 1493 f.) Für diesen Fall sind also lediglich

die allgemeinen Bestimmungen des Prozessrechts über Arrestanlegung massgebend. Doch wird diese hier in den allerseltensten Fällen ausführbar sein, nämlich regelmässig nur dann, „wenn der Bestimmungsort derselben Gerichtsbarkeit unterworfen ist, wie der Ort der Abladung“, indem auswärtige Gerichte dergleichen Beschlagnahmen oft nicht respektiren“ werden (Prot. VIII S. 3709 f.). Gerade deshalb hat man es ausgesprochenermassen unterlassen, über diese Art des Arrestes Bestimmungen zu treffen (Prot. VIII S. 3777).

5. Es ist noch zu beachten, dass die in diesem Artikel statuirte Arrestfreiheit nur bei Schuldverhältnissen, obligstorischen Verhältnissen Platz greift, nicht aber bei Civilansprüchen überhaupt, also nicht bei Vindikationsansprüchen und Pfandklagen (Prot. VIII S. 3708).

6. Der Arrest ist überhaupt ausgeschlossen in dem Fall, wo die über die Güter ausgestellten Konnossemente vom Befrachter bereits fortgeschickt sind. Allein dies folgt nicht aus der Bestimmung des Artikels, sondern aus der Natur des Konnossements. Mit der Absendung der Konnossemente verliert nämlich der Befrachter die Disposition über die Waaren (Art. 661). Der Gläubiger des Befrachters kann aber — wie dies in der Hamburger Konferenz ausgeführt wurde — „selbstverständlich keine Ansprüche auf die Güter geltend machen, auf welche der Ablader selbst keine mehr hat“ (Prot. IV S. 1494).

Art. 447.

Wenn in diesem fünften Buche die europäischen Häfen den nichteuropäischen Häfen entgegengesetzt werden, so sind unter den ersteren zugleich die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres als mitbegriffen anzusehen.

Die Erklärung dieses Artikels kommt in Betracht bei den Art. 518. 521. 865. 866 H.G.B. Vgl. Seemannsordnung § 70.

Art. 448.

Die Bestimmungen des fünften Buches, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimathshafen beziehen, können von den Landesgesetzen auf alle oder einige Häfen des Reviers des Heimathshafens ausgedehnt werden.

Der Ausdruck „Heimathshafen“ findet sich sehr häufig im Handelsgesetzbuch, und es werden daran die verschiedensten Rechtswirkungen geknüpft.

Die hier den Landesgesetzen gestattete Ausdehnung des Begriffs „Heimathshafen“ ist durch die Thatsache bedingt, dass von dem beim Seeverkehr interessirten Publikum regelmässig verschiedene in der Nähe des Heimathshafens von Schiffen belegenen Häfen diesem gleichgestellt werden (Prot. IV S. 1584). Dies führte zu-

nächst dazu, bei der Bestimmung über die Vertretungsbefugnisse des Schiffers gegenüber dem Rheder im Entwurf aus erster Lesung Art. 448 dem Heimathshafen das Revier desselben gleichzusetzen (IV S. 1882). Da es jedoch in zweiter Lesung bedenklich erschien, „ohne Weiteres jedes auch noch so grosse Revier dem Heimathshafen" gleichzustellen, so behielt man es der Landesgesetzgebung vor, zu bestimmen, welche Häfen des Reviers dem Heimathshafen gleichzuachten (Prot. VIII S. 3765—3767).

Die Einführungsgesetze zum H.G.B. haben denn auch die ergänzenden Bestimmungen getroffen. Das Preussische Einführungsgesetz behält die betreffenden Anordnungen königlicher Verordnung vor; § 54 desselben bestimmt nämlich:

Es bleibt königlicher Verordnung vorbehalten, in Betreff einzelner Häfen zu verordnen, dass denselben für die Anwendbarkeit der Bestimmungen, welche sich auf den Aufenthalt des Schiffes im Heimathshafen beziehen, alle oder einzelne Häfen ihres Reviers gleichzuachten seien (Artikel 448 des Handelsgesetzbuches).

Eine solche Verordnung ist aber nicht erlassen.

Das Einführungsgesetz für Hannover vom 5. Oktober 1864 (§ 32) stellt hinsichtlich der Bestimmungen der Art. 469. 495. 496. 503. 520. 521. 523. 681. 757 Z 7 des H.G.B. „alle Häfen und Ankerplätze beziehungsweise

1. an der Elbe und ihren Nebengewässern,
2. an der Weser und ihren Nebengewässern,
3. an der Ems und ihren Nebengewässern

dem an dem nämlichen Fluss oder dessen Nebengewässern belegenen Heimathshafen" und (§ 33) hinsichtlich des Art. 473 „sämmtliche Häfen zwischen Eider und Schelde einschliesslich dem Heimathshafen" gleich. Nach der Einführungsverordnung für die Provinz Schleswig-Holstein vom 5. Juli 1867 § 67 sind in Betreff der Anwendbarkeit der Art. 495. 496. 681. 757 Z. 7 „für die Schiffe, deren Heimathshafen Altona ist, die Häfen von Hamburg und Harburg, für die Schiffe, deren Heimathshafen Blankenese ist, die Häfen von Altona, Hamburg und Harburg"; in Betreff der Anwendbarkeit der Art. 473. 521. 523 für Schiffe, deren Heimathshafen ein holsteinischer und schleswigischer Hafen ist, jeder andere schleswigische oder holsteinische Hafen, sowie jeder Hafen an der Elbe oder Trave dem Heimathshafen gleich zu achten. Nach der Einführungsverordnung für Oldenburg vom 18. April 1864 Art. 27 sind für die Art. 469. 473. 495. 496. 503. 520. 521. 523. 681. 757 Z. 7 des H.G.B. „alle Häfen und Ankerplätze beziehungsweise an der Weser, Jade, Ems und deren Nebengewässern dem an dem nämlichen Flusse oder dessen Nebengewässern belegenen Heimatshafen gleich zu achten." Die Einführungsverordnung für Bremen vom 6. Juni 1864 § 40 dehnt den Begriff des Heimathshafens bei den Art. 469. 473. 495. 496. 503. 520. 521. 523. 681. 757 des H.G.B. auf „alle Häfen und Ankerplätze an der Weser und ihren Nebengewässern" aus. Nach

dem Einführungsgesetz für Hamburg vom 22. Dezember 1865 § 46 gelten „als Heimathshäfen im Sinne der Art. 473. 495. 496. 681. 757 Z. 7 des H.G.B. für die in Hamburg in das Schiffsregister eingetragenen Seeschiffe auch die Häfen von Altona und Harburg, sowie sämmtliche hamburgische Häfen mit Ausnahme der Häfen des Amtes Ritzebüttel;" im Sinne der Art. 521. 523 alle Elbhäfen; „für hamburgische Seeschiffe, welche in das Schiffsregister zu Ritzebüttel eingetragen sind" rücksichtlich sämmtlicher citirter Artikel alle Elbhäfen. Das Einführungsgesetz für Lübeck vom 26. Oktober 1863 Art. 17 stellt als Heimathshafen für alle Bestimmungen im Buch 5 des H.G.B. den Hafen von Travemünde dem von Lübeck gleich.

Art. 449.

Für die Postanstalten gelten die Bestimmungen des fünften Buches nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes vorgeschrieben ist.

ZWEITER TITEL.

Von dem Rheder und der Rhederei.

Art. 450.

Rheder ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes.

1. Das Handelsgesetzbuch versteht unter dem Rheder den Eigenthümer eines Schiffes, obwohl das Wort (abgeleitet von „reden" = bereiten, ausrüsten) eigentlich auf den hindeutet, der das Schiff für eine Reise auf seine Kosten ausgerüstet hat, und auch das römische Recht als *exercitor* den bezeichnet, *ad quem quotidianus navis quaestus pertinet (§ 2 J. Quod cum eo qui [4, 7])* resp. *ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum (L. 1 § 15 De exercit. act. [14, 1]).* Dieser Eigenthümer kann eine physische Person oder eine juristische Person (z. B. eine Aktiengesellschaft) oder eine offene Handelsgesellschaft sein. Dass diese Letztere unter den Begriff des Rheders und nicht unter den der Rhederei fällt (Art. 456), hat seinen Grund darin, dass die offene Handelsgesellschaft unter ihrer Firma Eigenthum an allen möglichen Sachen erwerben und haben kann. Sie kann daher ein solches auch an Schiffen haben. Hat sie aber das Eigenthum an einem Schiff, so kann sie mit Rücksicht auf dieses in ihrem inneren Verhältniss, d. h. im Verhältniss zu ihren Mitgliedern nicht ihren Charakter ändern und als Rhederei erscheinen. Hierbei ist es freilich nothwendig, dass das Schiff der offenen Handelsgesellschaft, als solcher gehört; und es würde eine Rhederei vorliegen, wenn das Schiff zwei oder mehreren Personen gehörte, die zufällig auch eine Handelsgesellschaft bilden. Dagegen kommt es nicht in Betracht, ob der Erwerb durch Seefahrt das einzige oder doch Hauptgeschäft der Gesellschaft ist, oder von derselben nur als Neben-

geschäft neben anderen Handelsgeschäften betrieben wird (Prot. VIII S. 3714).

2. Das Gesetz bezeichnet nicht jeden Eigenthümer eines Schiffes als Rheder, sondern nur den, welchem das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt dient. Hierbei kommt es freilich nicht darauf an, ob dies geschieht durch die Beförderung von Personen oder durch den Transport von Gütern für fremde Rechnung oder für eigene Rechnung des Eigenthümers (eines Kaufmanns) (Prot. IV S. 1499 f.) oder durch Bugsirdienste, welche das Schiff anderen Schiffen leisten soll.

Art. 451.

Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

1. Die in diesem Artikel statuirte Verhaftung des Rheders für die Delikte der Schiffsbesatzung war schon vor Erlass des H.G.B. gemeines Recht in Deutschland*) und gilt zumeist auch ausserhalb Deutschlands. Dieses singuläre Prinzip des Seerechts, welches mit den Grundsätzen über die Stellvertretung**) geradezu im Widerspruch steht, ist durch das Bedürfniss des modernen Seeverkehrs („Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums und des Verkehrs") hervorgerufen (Prot. IV S. 2027) und kann nicht aus dem römischen Recht abgeleitet werden. Denn wenn auch *L. 1 § 2 De exercit. act. (14, 1)* den gedachten Grundsatz bereits zu enthalten scheint, wenn sie bestimmt: *Sed si cum quolibet nautarum sit contractum, non datur actio in exercitorem, quamquam ex delicto cuiusvis eorum, qui navis navigandae causa in nave sint, detur actio in exercitorem: alia enim est contrahendi causa, alia delinquendi, si quidem qui magistrum praeponit, contrahi cum eo permittit, qui nautas adhibet, non contrahi cum eis permittit, sed culpa et dolo carere eos curare debet;* so zeigt doch die von demselben Ulpian herrührende und gleichfalls dem Edikts-Kommentar entnommene *L. 7 pr. Naut. caup. stab. (4, 9) (Debet exercitor omnium nautarum suorum, sive liberi sint, sive servi, factum praestare: nec immerito factum eorum praestat, cum ipse eos suo periculo adhibuerit. sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit: ceterum si extra navem licet a nautis non praestabit)* dass auch die erstere Stelle lediglich von dem *damnum in navi factum* zu verstehen ist.***)

*) Pöhls, Seerecht III S. 792. Kaltenborn, Seerecht I S. 148. Seuffart's Archiv V Nr. 164. XI Nr. 85. XVIII Nr. 248. Ob freilich diese Verhaftung eine prinzipale oder — wie einige Partikularrechte ausdrücklich bestimmten — subsidiäre sei, war bestritten: Heise und Cropp, juristische Abhandlungen II S. 467.

**) Der *Code civil (art. 1384)* hat allerdings jenen Grundsatz als allgemeines Prinzip.

***) Hat sich freilich der *magister* bei einem Kontraktsverhältniss einen

2. Der Schaden muss in Ausführung der Dienstverrichtungen zugefügt sein, d. h. nicht etwa bei Gelegenheit einer Dienstverrichtung, so dass diese nur mittelbare Veranlassung dazu gegeben hat, sondern der Schaden muss durch die Dienstverrichtung selbst, nämlich durch eine fehlerhafte Vornahme derselben entstanden sein. Auf der Hamburger Konferenz wurde dies durch folgendes Beispiel erläutert: Wenn die Besatzungen zweier Schiffe darüber in Streit gerathen, dass beide an derselben Stelle im Hafen anlegen wollen, und hierbei ein Mann des einen Schiffes von der Besatzung des anderen getödtet wird, so ist der Rheder des letzteren nicht verpflichtet, für den Unterhalt der Hinterbliebenen des Getödteten zu sorgen. Wenn aber beim Befestigen des Schiffes von der Mannschaft das Tau so ungeschickt gespannt wird, dass ein fremdes Boot umgestürzt wird, so ist der Rheder des ersteren verpflichtet, den hierdurch entstandenen Schaden (also z. B. die dadurch zu Grunde gegangenen Güter) zu ersetzen (Prot. IV S. 2029).

3. Das Verschulden kann eben so wohl *dolus*, wie *culpa* sein, und es kann die *culpa* in einem positiven Thun, wie in einem Unterlassen bestehen; allein diese Unterlassung darf nicht etwa blos „die Unterlassung eines zur Verhinderung des eingetretenen Schadens geeignet gewesenen Thuns“ sein, sondern sie muss die Verletzung sein entweder einer „rechtlich bestehenden Verbindlichkeit zur fürsorgenden und schützenden Thätigkeit“, oder der „durch vorangegangene Umstände oder durch eigenes Verhalten“ hervorgerufenen Pflicht, „zu der Abwendung oder doch Verminderung des Schadens positiv mitzuwirken“.*) Wenn z. B. der Schiffer für eine Reise sich mit der dafür üblichen Quantität Proviant versehen hätte, durch widriges Wetter aber über die unter gewöhnlichen Verhältnissen längst mögliche Dauer der Reise hinaus aufgehalten, um den ausgegangenen Proviant zu ersetzen, einen Nothhafen aufgesucht hätte, und nun die geladenen Waaren in verdorbenem Zustand im Bestimmungshafen angelangt wären, so würde der Verfrachter nicht unter Berufung darauf auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden können, dass wenn der Schiffer eine grössere Quantität Proviant von Hause mitgenommen, der durch das Einlaufen in den Nothhafen verursachte Aufenthalt vermieden, und die Waaren in gutem Zustand nach dem Bestimmungsort gebracht worden wären. Wohl aber würde der Anspruch auf Schadensersatz gerechtfertigt sein, wenn der Schiffer sich nicht mit der für die Reise nothwendigen Quantität versehen hätte, oder das leck gewordene Schiff, während dazu die Möglichkeit vorhanden war, nicht hätte ausbessern lassen, und dadurch die Ladung verdorben oder verloren gegangen wäre.

dolus oder eine *culpa* zu Schulden kommen lassen, so haftet dafür allerdings der *exercitor: L. 1 § 9 De exercit. act. (14, 1): Sed et si in pretiis rerum emptarum fefellit magister, exercitoris erit damnum, non creditoris.*

*) *L. 13 § 2 De usufr. (7. 1). L. 27 § 9. L. 30 § 3 Ad l. Aquil. (9, 2).* Windscheid, Pandekten § 455 Nr. 2. Entscheid. des R.O.H.G. XIII S. 116.

4. Der Rheder haftet nicht erst *in subsidium*, sondern solidarisch mit den schuldigen Personen der Besatzung (Prot. IV S. 2028).

5. Als Rheder würde auch die Lootsengesellschaft eines Hafens oder Reviers für den Schaden haften, welcher von dem den Lootsenkutter führenden Lootsen oder von der Mannschaft desselben verursacht worden. Die Gesellschaft ist nämlich als juristische Person Eigenthümerin des Fahrzeuges; der dasselbe führende Lootse wäre als *magister navis* anzusehen, mochte ihm Seitens der Gesellschaft der ausdrückliche Auftrag zur Führung des Kutters zu Theil geworden, mochte er in Folge der durch den Gebrauch oder die Statuten der Gesellschaft festgestellten Reihenfolge dazu ermächtigt sein.*)

Art. 452.

Der Rheder haftet für den Anspruch eines Dritten nicht persönlich, sondern er haftet nur mit Schiff und Fracht:

1. *wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse, und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht, geschlossen hat;*
2. *wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder die mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;*
3. *wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.*

In den unter Ziffer 1 und 2 bezeichneten Fällen kommt jedoch dieser Artikel nicht zur Anwendung, wenn den Rheder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, oder wenn derselbe die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.

1. Die Verbindlichkeit des Rheders aus den dem Seerecht angehörenden Rechtsverhältnissen ist eine unbeschränkte, d. h. der Rheder haftet mit seinem ganzen Vermögen. Das ist die Regel, welche zwar nicht positiv ausgesprochen, aber doch der Bestimmung des Art. 454 zu entnehmen ist. Das H.G.B. lässt jedoch eine ganze Reihe von Ausnahmen zu, in denen eine Verhaftung nur mit Schiff und Fracht, der s. g. *fortune de mer* eintritt. Diese Beschränkung der Verhaftung des Rheders, während dieselbe

*) Seuffert's Archiv V Nr. 164 (Erk. des O.A.G. zu Celle vom 13. Oktober 1845).

nach römischem Recht eine unbeschränkte ist,*) wurde auf der Hamburger Konferenz folgendermassen begründet. „Dem Schiffer werde das Schiff und die Ausführung der Reise anvertraut; derselbe erhalte die Ermächtigung, innerhalb bestimmter Grenzen Kontrakte für Rechnung des Rheders abzuschliessen, allein er kontrahire nach der Intention sämmtlicher Betheiligten“ „selbständig in eigenem Namen, jedoch unter Benutzung eines Realkredits, der sich in dem seiner Leitung anvertrauten Schiffsvermögen darbiete“ (Prot. IV S. 1576). Die dem Schiffer anvertraute Vermögensmasse erscheint nach dieser Auffassung als eine *universitas iuris* nach Analogie des römischen Pekuliums, und das vom Schiffer für den Rheder abgeschlossene Rechtsgeschäft als ein für das Pekulium eingegangenes Geschäft, für welches der Rheder nur *peculio tenus* zu haften hätte. Es wurde ferner geltend gemacht, dass „die Person des Exercitors immer mehr in den Hintergrund, die der Eigenthümer, der Rheder und damit das Schiff dagegen mehr oder fast ausschliesslich in den Vordergrund getreten.“ Man kontrahire mit dem Schiffer nicht sowohl „als Vertreter der Rheder“, als vielmehr „als Vertreter des Schiffes“, und sehe daher „das Schiff als Objekt an“, an welches man sich zu halten habe (Prot. IV S. 1592 f). Dieselbe Stellung nimmt der Schiffer ein, wenn es sich nicht um Abschliessung, sondern um Ausführung vom Rheder abgeschlossener Geschäfte handelt, die demselben „der Natur der Sache nach oder kraft gesetzlicher Anordnung“ obliegt, wobei also von vorn herein bekannt ist, „dass der Rheder die Erfüllung nicht selbst besorgen werde, auch nicht selbst besorgen dürfe, wenn ihm die Qualifikation eines Schiffers fehle“ (Prot. VIII S. 4154).

2. Natürlich haftet nicht das Schiff allein, sondern auch die Pertinenzen desselben (Prot. IV S. 1595).

3. Unter Fracht ist zu verstehen die Fracht derjenigen Reise, auf welcher die Forderung entstanden ist, denn wenn man das Schiff mit Ausrüstung und zu erwartendem Verdienst als *universitas iuris* betrachtet, und gewissermassen dieser kreditirt, so hat man natürlich nicht den in der Zukunft überhaupt zu erwartenden Verdienst, sondern den auf der anzutretenden oder angetretenen Reise zu erwerbenden vor Augen.

Auf der Hamburger Konferenz schwankten hinsichtlich dieses Punktes die Ansichten hin und her. Zuerst wurde der hier angegebene Grundsatz von der Majorität (aber auch nur mit Einer Stimme Majorität) adoptirt (Prot. IV S. 1595—1598). Darauf erzielte der Grundsatz, dass die noch nicht erhobene Fracht der

*) Auch das englische Recht statuirt eine unbeschränkte Verhaftung des Rheders als Regel; und lässt eine Beschränkung dieser Verhaftung bis auf den Werth des Schiffes (nebst Zubehör) und der auf der Reise bereits verdienten und noch zu verdienenden Fracht nur zu bei denjenigen Verbindlichkeiten, welche aus einem Verschulden des Schiffers (z. B. verschuldeter Kollision) entstanden sind (Abbott p. 107—116. p. 349—356. p. 616).

letzten Reise zur *fortune de mer* zu rechnen sei, dieselbe Majorität (Prot. IV S. 1601—1606). Endlich kehrte man wieder zu dem ersten Grundsatz zurück (Prot. VI S. 2882—2889), der auch seine Stelle in einem anderen Titel des H.G.B. gefunden hat und hier genauer normirt ist (Art. 759 ff.).

4. Die Verhaftung des Rheders ist in den vom Gesetz aufgezählten Fällen gesetzlich beschränkt, ohne dass es einer besonderen Erklärung von seiner Seite bedürfte. Das in anderen Staaten herrschende Abandonsystem, wonach der Rheder stets unbedingt, d. h. persönlich verpflichtet wird, sich aber von seiner Zahlungsverbindlichkeit durch Aufgeben des Seevermögens zu Gunsten des oder der Gläubiger befreien kann,*) ist ausdrücklich verworfen. Daraus folgt, dass das Schiff als Ganzes für die in Rede stehenden Schulden haftet, und dass daher ein Mitrheder seine Schiffspart nur durch Zahlung der ganzen, auf dem Schiff haftenden Schuld, nicht aber des ihn treffenden Theils derselben frei machen kann (Prot. IV S. 1586 ff. VIII S. 3731).

In Betreff der vom Gesetz aufgezählten Punkte, bei denen diese Beschränkung der Verhaftung des Rheders eintritt, ist noch zu beachten, dass es sich in Ziffer 1 und 2 um Fälle handelt, in denen der Kapitän ein Geschäft eingeht oder ausführt als Schiffsführer, nicht als Mandatar des Rheders. Hat also z. B. der Schiffer das Schiff im Heimathshafen auf Grund eines Auftrages des Rheders durch einen Mäkler verchartert, so haftet der Rheder für die vom Mäkler verdiente Courtage mit der *fortune de terre.* Die beschränkte Haftung des Rheders wird übrigens noch nicht dadurch ausgeschlossen, dass die Handlung, durch welche die Schuld veranlasst ist, vom Rheder dem Schiffer speziell aufgetragen war, wie z. B. die Reparirung des Schiffes, sondern erst dadurch, dass das Rechtsgeschäft, welches sie begründete, also etwa die Aufnahme eines Darlehns in Folge besonderer Anweisung des Rheders vom Schiffer, und nun nicht als Schiffer, sondern ausdrücklich als Bevollmächtigten des Rheders (unter Bezugnahme auf die Vollmacht, nicht blos auf Grund einer Vollmacht) eingegangen war (Prot. IV S. 1614. VIII S. 3731 f.).

*) Das Abandonsystem gilt u. a. im französischen Recht. Der *art. 216* des *Code de comm.* lautet nämlich mit der ihm durch das Gesetz vom 14. Juni 1841 zu Theil gewordenen Deklaration: *Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. — Toutefois la faculté de faire abandon n'est point accordée à celui, qui est en même temps capitaine et propriétaire ou co-propriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera que co-propriétaire, il ne sera responsable des engagements contractés par lui, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, que dans la proportion de son intérêt.* Der Abandon von Schiff und Fracht befreit den Rheder von jeder Haftung für die „*faits licites ou illicites du capitaine et de l'équipage*". Vgl. *Caumont, dictionnaire p. 22—45.*

5. Ein Verschulden des Rheders, wodurch die Beschränkung seiner Verhaftung in den Fällen der Ziffern 1 und 2 wieder aufgehoben wird, liegt einmal vor bei positiven Handlungen, wodurch dem eingegangenen Vertrage direkt zuwider gehandelt wird, wie z. B. wenn der Rheder das verfrachtete Schiff nicht dem Befrachter zur Disposition stellt, sondern dasselbe anderswohin dirigirt (Prot. VIII S. 4469 f.). Es liegt ein solches aber auch bereits dann vor, wenn derselbe nicht alle aus dem Vertrage ihm persönlich erwachsenden Verbindlichkeiten erfüllt hat (Prot. VIII S. 4155). So z. B. wenn der Rheder, welchem mehrere Schiffe gehören und welchem beim Abschluss einer Charter die Bestimmung des zum Transport geeigneten Schiffes vorbehalten war, ein zum Transport der einzunehmenden Güter nicht geeignetes Schiff gewählt und nun der Kapitän desselben lediglich aus diesem Grunde die Einnahme der Ladung und demgemäss die Erfüllung des Frachtvertrages verweigert hatte (Entsch. des R.O.H.G. XI S. 260). Es ist also, um den Rheder persönlich in Anspruch zu nehmen, nicht erforderlich, dass dieses sein Verschulden bewiesen wird (Prot. VIII S. 4284—4286). Bei dem Rheder, der zugleich Schiffsführer ist, tritt stets eine persönliche Verhaftung ein, da „hier jedes Verschulden des Schiffers zugleich ein Verschulden des Rheders“ ist (Prot. VIII S. 3834); wogegen bei der Rhederei der Mitrheder, der zugleich Schiffer ist, in diesen seinen verschiedenen Eigenschaften ganz gesondert zu behandeln sein würde.

In allen Fällen, auch in dem unter Ziffer 3 haftet der Rheder persönlich für *culpa in eligendo* (Prot. VIII S. 4155).

6. Dass der Rheder, wenn er die spezielle Garantie für die Erfüllung des Vertrages übernommen hat, persönlich dafür haftet, ist selbstverständlich. Umgekehrt aber kann der Schiffer eine Verpflichtung seines Rheders, persönlich für eine Verbindlichkeit einzustehen, natürlich nicht dadurch herbeiführen, dass er „ohne sich auf eine ihm hierzu ertheilte Autorisation berufen zu können,“ „Zahlung aus der *fortune de terre*“ des Rheders verspricht (Entsch. des Handelsgerichts zu Hamburg vom 17. September 1863 bei Hermann und Hirsch, Samml. seerechtlicher Erk. S. 289).

Art. 453.*)

Dieser Artikel ist aufgehoben und ersetzt worden durch den § 68 der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, welcher zwar

*) *Der Rheder haftet für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern zugleich persönlich.*

Wenn jedoch das Schiff dem Rheder ohne sein Verschulden vor Vollendung der Reise verloren geht, insbesondere

wenn es verunglückt,

wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (Art. 444) und in dem letzteren Falle, ohne Verzug öffentlich verkauft wird,

die Regel des Art. 453, nicht aber die Ausnahmen desselben aufgenommen hat. Der § 68 bestimmt nämlich:

Der Rheder haftet für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Dieser Grundsatz bildet eine Ausnahme von der Bestimmung des Art. 452 Ziffer 1 H.G.B., denn die Abschliessung von Heuerverträgen mit der Schiffsmannschaft gehört unter allen Umständen zu den gesetzlichen Befugnissen des Schiffers (Art. 495 Abs. 2). Wenn trotzdem eine Ausnahme statuirt ist, so ist dies lediglich aus Nützlichkeits- und Humanitätsrücksichten zu erklären. Von diesem Standpunkt aus hatte der Preussische Entwurf Art. 406 Abs. 2 und 3 die unbedingte persönliche Verhaftung des Rheders für die Forderungen der Schiffsbesatzung an Heuer, Reisekosten und Entschädigung ausgesprochen. In der Hamburger Konferenz suchte man die gedachten Rücksichten mit der dem Prinzip des älteren Rechts (und der meisten neueren Rechte): wenn das Schiff verloren, geht auch die Heuer verloren; zu Grunde liegenden Erwägung, „dass das Schiffsvolk ein grosses eigenes Interesse an der Erhaltung des Schiffes haben und selbst Gefahr laufen müsse, so lange das Schiff in Gefahr sei" zu vereinigen, indem man den Rheder für den Fall, dass ihm das Schiff ohne sein Verschulden vor Vollendung der Reise verloren ginge, „für die Forderungen aus der noch nicht vollendeten Reise, oder, sofern dieselbe aus mehreren Abschnitten besteht, für die Forderungen aus dem letzten nicht persönlich", sondern nur mit Schiff und Fracht haften liess; demselben aber zugleich das Recht, „die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern", ausdrücklich absprach (Art. 453 H.G.B.; vgl. Prot. IV S. 1617—1624. S. 1649—1652). In den Motiven zur Seemannsordnung hat man von den beiden hervorgehobenen Zweckmässigkeitsrücksichten wieder den ersteren für den überwiegenden gehalten und die Bestimmung lediglich im Interesse der Schiffsleute getroffen.*)

wenn es geraubt wird,
wenn es aufgebracht oder angehalten oder für gute Prise erklärt wird,
so haftet der Rheder für die Forderungen aus der nicht vollendeten Reise oder, sofern dieselbe aus mehreren Abschnitten besteht, für die Forderungen aus dem letzten Reise-Abschnitte nicht persönlich.

Der letzte Reise-Abschnitt beginnt in dem Hafen, in welchem das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelöscht hat, und mit dem Zeitpunkt, in welchem mit dem Laden der Anfang gemacht oder die Löschung vollendet ist. Ein Nothhafen wird als Ladungs- oder Löschungshafen im Sinne dieser Vorschrift nicht angesehen.

Der Rheder ist in keinem der vorgenannten Fälle befugt, die etwa gezahlten Handgelder und Vorschüsse zurückzufordern.

*) Der *Code de comm.* bestimmt im *art. 258: En cas de prise, de bris et de naufrage, avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer. — Ils ne sont point tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers. art. 259: Si quelque partie du*

Art. 454.

Die übrigen Fälle, in welchen der Rheder nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet, sind in den folgenden Titeln bestimmt.

Art. 455.

Der Rheder als solcher kann wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, vor dem Gerichte des Heimathshafens (Art. 435) belangt werden.

Wie die Handelsniederlassung den Mittelpunkt der geschäftlichen Thätigkeit des Kaufmanns bildet, so das Schiff den des Rheders. Das Schiff hat, wenn man diesen Ausdruck zulassen will, sein Domizil in dem Heimathshafen. Es ist daher durchaus korrekt, hier auch das *forum domicilii* des Rheders, als solchen, d. h. in allen Angelegenheiten, welche sich auf den Rhedereibetrieb beziehen, anzunehmen.

Art. 456.

Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Rhederei.

Der Fall, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört, wird durch die Bestimmungen über die Rhederei nicht berührt.

1. Mehrere Personen, die ein ihnen zusammen gehörendes Schiff zum Erwerb durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwenden, können in sehr verschiedenartigen Rechtsverhältnissen stehen. Sie können eine Aktiengesellschaft bilden, und die grossen Transport- (namentlich Dampfschifffahrts-) Gesellschaften sind dies durchweg. Für Gesellschaften dieser Art ist lediglich das Recht der Aktienvereine massgebend. Es kann, wie auch der Artikel ausdrücklich hervorhebt, eine offene Handelsgesellschaft sein. Die häufigste Form aber, wobei jedoch stets nur Ein Schiff in Betracht kommt, ist die Rhederei (früher auch wohl Mascopei genannt). Und eine solche liegt stets vor, wenn ein Schiff mehreren Personen ge-

navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs loyers échus sur les débris du navire qu'ils ont sauvés. — Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret. Die Jurisprudenz hatte die Bestimmung des ersten Satzes des Art. 258 dadurch gemildert, dass sie verschiedene Reiseabschnitte unterschied, nämlich Ausreise *(voyage d'aller)*, Zwischenreisen *(voyages intermédiaires)* und Rückreise *(voyage de retour)*, und die für eine jede dieser Reisen verdiente Heuer als selbständige Heuer behandelte, so dass, wenn z. B. das Schiff auf der Rückreise zu Grunde ging, den Schiffsleuten die Heuer für die Ausreise und die Zwischenreisen zugesprochen wurde (vgl. *Caumont, dictionnaire p. 682*).

Das neuste englische Recht giebt dem Schiffsmann Anspruch auf die Heuer bis zum Untergang des Schiffes, wenn derselbe nachweist, dass er seine Schuldigkeit gethan hat.

hört und von ihnen zum Erwerbe durch Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet wird, vorausgesetzt, dass diese Personen-Mehrheit in ihrer Eigenschaft als Eigenthümer des Schiffes weder eine Aktiengesellschaft (einschliesslich der Aktien-Kommandit-Gesellschaft), noch eine offene Handelsgesellschaft bildet, ohne Rücksicht, ob dieses gemeinsame Eigenthum mehrerer Personen von Hause aus an dem Schiffe bestand, oder erst später entstanden ist, in der Weise, dass das einer einzigen Person gehörige Schiff auf die mehreren Erben derselben überging oder von derselben zum Theil an eine oder mehrere Personen veräussert wurde.

Hierbei wird das Schiff in eine grössere oder kleinere Anzahl ideeller Theile (Schiffsparten) zerlegt. Die Grösse und demgemäss die Zahl der bei einem Schiffe anzunehmenden Parten hängt lediglich von dem Willen der Eigenthümer des Schiffes ab. Daher variirt dieselbe ausserordentlich, und zwar steht sie durchaus nicht im Verhältniss zu der Grösse des Schiffes. Gerade bei kleinen Schiffen von 200 bis 300 Tons ist die Zahl der Parten nicht selten eine ausserordentlich grosse, 100, 120 Parten kommen bei solchen Schiffen sehr häufig vor und selbst 360 und noch mehr Parten sind, namentlich bei mecklenburgischen Schiffen gar nicht selten;*) während umgekehrt grosse Schiffe, die einer Rhederei gehören, oft in 4 und noch weniger Parten getheilt sind. Die Zahl der Parten ist übrigens durchaus nicht immer der der Mitrheder (auch nicht der ursprünglichen) gleich, und wenn die Partenzahl sehr gross ist, ist die Zahl der Miteigenthümer stets viel geringer, wennschon 30 bis 40 und noch mehr Miteigenthümer recht häufig vorkommen. Es kann nämlich ein Rheder eben so wohl eine grosse Anzahl von Parten, als auch nur eine resp. einen Theil ($^1/_2$, $^1/_3$, $^2/_3$, $^1/_4$, $^3/_4$, $^1/_8$ u. s. w.) einer Part besitzen. Die Regel freilich sollte die sein, dass die Part dem kleinsten, ursprünglich vorkommenden Antheil eines Rheders gleich ist.**) Der Grund für diese Zerstückelung der Schiffe ist darin zu suchen, dass der Rhederei-Betrieb eine beliebte Kapitalanlage in den Seestädten bildet, wobei sich auch das kleine und kleinste Kapital betheiligt. Um dies zu ermöglichen, sind die Schiffsparten sehr klein angenommen, nicht selten beträgt der Werth derselben 300 Mark, 150 Mark und noch weniger.

2. Was die juristische Form der Rhederei betrifft, so wird sie meist als eine Societät betrachtet, so von Eichhorn (Ein-

*) In einem mir bekannt gewordenen Fall zerfiel das Schiff von etwas über 200 Tons in 5040 Theile, der mindestbetheiligte Rheder hatte 21 Parten, der höchstbetheiligte 1134.

**) Regelmässig wird der Antheil jedes Rheders am Schiff durch eine Bruchzahl ausgedrückt, doch ist hierbei der Divisor bei demselben Schiff keineswegs stets derselbe. Es kommen z. B. bei einem Schiff folgende Antheile der Mitrheder vor: $^1/_{120}$, $^{20^1/_2}/_{60}$, $^1/_{90}$, $^{13^1/_2}/_{60}$, $^2/_{60}$ u. s. w.; ferner $^1/_{480}$, $^{13^1/_2}/_{60}$, $^1/_{90}$ u. s. w.

leitung § 390), Pöhls (Seerecht I S. 113), Kaltenborn (Seerecht I S. 116);*) eine Auffassung, die namentlich auch die des Reichs-Ober-Handels-Gerichts ist (Entsch. IV Nr. 18 S. 84. VII Nr. 38 S. 147. VIII Nr. 81 S. 342 ff. XVI Nr. 96 S. 382). Die Hamburger Konferenz hat sich über die Natur der Rhederei nicht ausgesprochen. Von manchen Mitgliedern wurde dieselbe als Societät bezeichnet, ohne dass dies von der anderen Seite für irrig erklärt worden wäre (vgl. z. B. Prot. IV S. 1543 ff. VIII S. 3724 f.). Es ist jedoch hierauf kein Werth zu legen, da man auf der Konferenz auch in der Gewerkschaft des Bergrechts ein Societätsverhältniss fand (Prot. IV S. 1546). Beseler (System § 71 A) wendet auf die Rhederei den von ihm in die Jurisprudenz eingeführten Begriff der materiellen Rechtsgemeinschaft oder gesammten Hand an,**) und ihm hat sich Gierke (das deutsche Genossenschaftsrecht II. Berl. 1873, S. 933 ff.) angeschlossen. Hierunter wird verstanden eine Vereinigung mehrerer Personen in demselben Vermögensobjekt, „welche für bestimmte Beziehungen die Grenzen ihrer Persönlichkeit aufhebt und dieselbe gleichmässig über die ihnen gemeinsam gewordene Rechtssphäre erweitert, ohne dass jedoch ein neues selbständiges Rechtssubjekt in der Vereinigung begründet wird“ (Beseler a. a. O. S. 249. Gierke a. a. O. S. 924 ff.).

M. E. ist es am richtigsten, die Rhederei als eine juristische Person, ähnlich der Gewerkschaft des Bergrechts und dem Aktienverein***) aufzufassen. Die Grundlage derselben bildet ein Vermögensobjekt, das Schiff nebst Zubehör, welches einem bestimmten Zwecke, dem Erwerbe durch Seefahrt dient. Die Mitgliedschaft in der juristischen Person ist lediglich bedingt durch das Eigenthum an einem oder mehreren Theilen des Vermögensobjekts (an einer oder mehreren Schiffsparten). Eine Aenderung in den Personen der Mitrheder ist für die Rhederei durchaus irrelevant (Art. 472). Der Eintritt neuer Mitglieder ist von der Zustimmung der bereits vorhandenen Mitglieder der Rhederei unabhängig, eben so der Austritt eines oder mehrerer Mitglieder (Art. 470); vielmehr wird man durch den Erwerb einer Schiffspart Mitrheder, durch Veräusserung

*) Die beiden letzteren zwar wenig korrekt: Pöhls: Die Rheder „stehen zu einander in einem Societätsverhältnisse, und zwar in dem einer partikulären Societät; nach Art der Aktiengesellschaft“. Kaltenborn: „Die Rheder stehen mit einander in einer s. g. partikulären Gemeinschaft (Societät) nämlich in Bezug auf das Schiff; sie bilden eine Art Aktiengesellschaft.

**) Doch steht es damit wohl einigermassen im Widerspruch, wenn Beseler a. a. O. § 253 IV die Rhederei als genossenschaftliche Vereinigung bezeichnet, deren Einrichtung als eine korporative erscheine.

***) Gerber, System § 195 Note 2 sagt von der Rhederei, dass sie sich der Aktiengesellschaft dadurch nähere, dass der Antheil an Gewinn und Verlust nach Schiffsparten bestimmt werde, regelmässig eine (nach Grösse der Schiffsparten zu bestimmende) Majorität entscheide und der Austritt durch Aufgeben, wie Veräusserung der Schiffspart zulässig sei; sich dadurch aber von derselben unterscheide, dass nicht immer die blosse Haftung mit Schiff und Fracht, sondern bisweilen auch eine persönliche, obschon nicht solidarische Haftung eintrete.

sämmtlicher Parten, die man hat, hört man auf, es zu sein (vorausgesetzt nur, dass diese Thatsache den Mitrhedern mitgetheilt ist). Dagegen ist umgekehrt die Ausschliessung eines oder mehrerer Mitrheder durch die übrigen nicht möglich (Art. 472). Ja die Möglichkeit, auf den Mitgliederbestand der Rhederei einzuwirken, ist den Mitrhedern in dem Masse abgeschnitten, dass denselben nicht einmal ein Vorkaufsrecht eingeräumt wird (Art. 470). Eine Ausnahme von dieser Regel ist auch nicht etwa darin zu erblicken, dass die Veräusserung einer Schiffspart, wodurch das Schiff das Recht, die Landesflagge zu führen, verlieren würde, nur durch die Zustimmung aller Mitrheder gültig wird (ebendas.). Der Grund hiervon ist vielmehr darin zu suchen, dass durch eine solche Veräusserung einem jeden Mitrheder ein wohlerworbenes Recht entzogen werden würde, was nur mit seiner Einwilligung statthaft ist. Auch die Zahl der Mitglieder einer Rhederei steht durchaus nicht fest, indem Eine Person die früher Mehreren gehörigen Parten erwerben, wie auch die ihr gehörigen Parten an mehrere Personen veräussern kann. Nach Parten wird gestimmt (Art. 458), nach Parten hat man zu den Ausgaben der Rhederei beizutragen (Art. 467), nach Parten partizipirt man am Gewinn und Verlust (Art. 469). Durch Tod eines Mitrheders, Unfähigkeit eines solchen, sein Vermögen zu verwalten, Verlust des Vermögens wird die Rhederei nicht aufgelöst, auch nicht in Folge der Anstellung einer Theilungsklage von Seiten eines Mitrheders (Art. 472); wohl aber durch den Verlust des Schiffes (*arg.* Art. 473). Diese Punkte widerstreiten entschieden der Auffassung der Rhederei als einer Societät und sprechen eben so entschieden für den Korporationscharakter derselben. Mit letzterem in seiner ursprünglichen, d. h. römischrechtlichen Gestalt im Widerspruch steht allerdings der Grundsatz, dass die Mitrheder den Gläubigern der Rhederei direkt und persönlich nach Massgabe der ihnen gehörenden Parten haften können (Art. 474). Doch wird der Begriff der Korporation, wie er sich in Deutschland ausgebildet hat, durch das Vorhandensein selbständiger Verbindlichkeiten, wie Rechte der einzelnen Mitglieder noch nicht unbedingt ausgeschlossen. Uebrigens ist diese persönliche Haftung der Mitrheder die seltene Ausnahme (Art. 452). Wo sie eintritt, hat sie ihren Grund darin, dass die Thatsache, woraus sie erwächst, direkt oder indirekt auf den Willen der Mitrheder zurückzuführen ist; direkt, indem diese selbst für die gedachte Thatsache gestimmt haben, indirekt, indem sie durch den Korrespondentrheder (der, wenn er bestellt ist, als der gesetzliche Bevollmächtigte der Mitrheder in allen den Rhedereibetrieb betreffenden Handlungen erscheint, Art. 460) oder einen Majoritätsbeschluss der Rhederei angeordnet sind; denn jeder, der in eine Rhederei eintritt, erklärt von vorn herein jeden Majoritätsbeschluss für seine eigene Anordnung. In diesem vollständigen Zurücktreten des persönlichen und dem Vortreten des vermögensrechtlichen Elements in der Rhederei sehe ich den zwingenden Grund, diese selbst als

Korporation, als juristische Person aufzufassen. Denn bei dem möglichen immerwährenden und plötzlichen Wechsel der Mitglieder der Rhederei können diese physischen Personen nicht als die Subjekte des Vermögens erscheinen, sondern lediglich die Gesammtheit der jeweiligen Parten-Eigenthümer als Begriff, d. h. als juristische Person. Daraus, dass der Art. 457 — worauf bereits vom Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. XV S. 160) hingewiesen wird — dem Art. 90 des H.G.B. nachgebildet ist, ist selbstverständlich, wie auch schon Abs. 2 des Art. 456 zeigt, nicht zu folgern, dass das Gesetz die Rhederei mit der offenen Handelsgesellschaft hat gleichstellen wollen. Dass die Rhederei, als solche Eigenthum und sonstige Rechte erwerben, wie auch Verbindlichkeiten eingehen kann, wird zwar nirgends ausdrücklich gesagt — denn der Art. 461 handelt nur von der durch einen Korrespondentrheder vertretenen Rhederei; geht aber daraus hervor, dass die Rhederei dem einzelnen Rheder durchaus gleichsteht Die Rhederei hat ein eigenes Forum; dasselbe, wie der einzelne Rheder, nämlich das Gericht des Heimathshafens des Schiffes (Art. 475). Dass die Rhederei klagen und verklagt werden kann, sagt das Gesetzbuch gleichfalls nicht, folgt aber m. E. ebenfalls aus der Gleichstellung der Rhederei mit dem einzelnen Rheder, ferner aber daraus, dass der Korrespondentrheder berechtigt ist, bei allen Klagen, welche den Rhedereibetrieb betreffen, dieselbe zu vertreten (Art. 460 Abs. 3), denn, wenn eine solche Vertretung der Rhederei möglich ist, so muss die Rhederei, als solche, und zwar auch die, welche keinen Korrespondentrheder hat, klagen und verklagt werden können. Es ist daher nicht erforderlich, dass in Prozessen der Rhederei als Kläger oder Beklagte die sämmtlichen Mitrheder genannt werden; wie auch die einzelnen Mitrheder nicht den auf ihren Antheil fallenden Gewinn selbständig für sich einklagen und sie nur soweit persönlich auf den sie treffenden Theil der Schuld belangt werden können, als diese nicht durch das Schiffsvermögen gedeckt wird. Das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. VIII Nr. 81) spricht zwar der Rhederei Rechtssubjektivität ab, und nimmt an, dass die einzelnen Mitrheder berechtigt und verpflichtet würden, dieselben auch alle einzeln vor Gericht klagen und verklagt werden müssten. Wenn dies daraus von selbst folgen soll, dass das Entgegengesetzte im H.G.B. nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, so glaube ich es bereits im Vorangehenden widerlegt zu haben. Wenn es sich aber aus der Thatsache ergeben soll, dass (worauf das Ober-Handels-Gericht — a. a. O. S. 342 — allerdings hinweist) es den Mitrhedern, abgesehen von den Fällen, in denen sie durch den Schiffer vertreten werden, „an einem gesetzlichen Organe zur gemeinschaftlichen Vertretung nach aussen hin fehlt," so ist zu beachten, dass der Begriff der Korporation nicht von dem Vorhandensein einer besonderen Repräsentation abhängt, dass vielmehr der *universitas ordinata* die *inordinata* gegenübersteht, bei welcher die Mitglieder selbst als die unmittelbaren Träger der juristischen Persönlichkeit erscheinen.

Und gerade bei der Rhederei, welche häufig nur aus einer ganz geringen Zahl von Mitgliedern besteht, welche ausserdem bei der Mehrzahl der rechtlichen Angelegenheiten durch den Schiffer gesetzlich vertreten wird, diesen auch in allen anderen Angelegenheiten durch einen (Majoritäts-) Beschluss zum Stellvertreter bestellen kann, ist es durchaus angemessen, dass die Bestellung eines Repräsentanten zwar zugelassen, aber nicht vorgeschrieben ist. Uebrigens steht es mit der bemerkten Auffassung des Ober-Handels-Gerichts von der Natur der Rhederei nicht im Einklang, wenn es in demselben Erkenntniss (a. a. O. S. 344) heisst, der Korrespondentrheder ist „nicht Vertreter der einzelnen Mitrheder", sondern „Vertreter der Rhederei als solcher, d. h. der durch die Einzelnen gebildeten Rechtsgemeinschaft,*) auf deren Fortbestand eine Aenderung in den Personen der Mitrheder nach Art. 472 des H.G.B.'s keinen Einfluss hat". Denn ist der Korrespondentrheder Vertreter der Rhederei, als Rechtsgemeinschaft überhaupt und (wie im vorliegenden Falle) im Prozess, so muss die Rechtsgemeinschaft der Rhederei auch Subjekt von Rechten und Verbindlichkeiten, d. h. ein Rechtssubjekt sein. Gerade der vom Ober-Handels-Gericht hervorgehobene Grundsatz, dass eine Aenderung in den Personen der Mitglieder der Rhederei auf den Bestand der letzteren stets ohne allen Einfluss ist, schliesst die Möglichkeit aus, dieselbe als Societät aufzufassen.

Gegen die Auffassung als „Gelegenheitsgesellschaft", als Societät, welche „den gemeinsamen Betrieb einzelner Handelsgeschäfte zum Gegenstand hat", als welche in neuster Zeit das Ober-Handels-Gericht die Rhederei präcisirt (Entsch. vom 24. April 1875 Bd. XVI Nr. 96 bes. S. 382 u. 384), ist noch zu bemerken, dass es sich bei der Rhederei durchaus nicht um einzelne Handelsgeschäfte handelt (Art. 266 H.G.B.), sondern um die Betreibung eines dauernden Gewerbes, den Erwerb durch Seefahrt.

Was Beseler's Auffassung anlangt, so macht derselbe**) gegen die Möglichkeit, die Rhederei als Korporation aufzufassen, geltend, dass derselben, weil „der Mittelpunkt und Kern der Rechtsgemeinschaft" das Schiff sei, und „dieses bei seiner gebrechlichen Beschaffenheit auch ohne besondere Unglücksfälle nur gewisse Jahre dienen" könne, „der Charakter der Dauer" fehle. Allein, wenn

*) Auf demselben Standpunkt steht das Ober-Handels-Gericht in einer anderen Entscheidung Bd. VII Nr. 38 S. 147. Hier heisst es: „Nach dem Attest der Schiffsregisterbehörde zu Rostock vom 22. Juli 1870 ist J. C. J. Korrespondentrheder der *Balance*. — J. ist also befugt, die Rhederei vor Gericht zu vertreten. — Wer die Rheder sind, besagt das Schiffsregister. — Ein besonderes Interesse, ihre Benennung in diesem Prozesse fordern zu müssen, hat der Beklagte nicht behauptet; es genügt also, dass die „Rhederei" als Klägerin in der Klage bezeichnet ist."

**) Es findet sich diese Ausführung zwar nur in der ersten Auflage seines Systems Bd. III S. 466. Da aber Beseler noch in der neusten Auflage die Rhederei unter den Begriff der „gesammten Hand" bringt, so wird dies wohl noch jetzt für seine Ansicht zu halten sein.

diese Ansicht richtig wäre, so dürfte auch niemals eine Dampfschiff-Aktiengesellschaft als Korporation aufzufassen sein, denn da bei dieser Erörterung der Schwerpunkt auf die Fragilität der Schiffe gelegt wird, so kann der Umstand wohl schwerlich einen Unterschied begründen, ob das Vermögen der Gesellschaft aus einem oder aus 10 Schiffen besteht, und ob das Schiff ein kleiner schleswigischer China-Fahrer von 2 bis 300 Tons oder ein Bremer Lloyd-Dampfer von 2 bis 3000 Tons ist.

Art. 457.

Das Rechtsverhältniss der Mitrheder unter einander bestimmt sich zunächst nach dem zwischen ihnen geschlossenen Vertrage. Soweit eine Vereinbarung nicht getroffen ist, kommen die Bestimmungen der nachfolgenden Artikel zur Anwendung,

Der Artikel zeigt, dass die vom H.G.B. über die Rhederei getroffenen Bestimmungen, soweit sie die Verhältnisse der Mitrheder unter einander betreffen, dem vermittelnden Recht angehören. Es ist also die Norm für ein konkretes Verhältniss zunächst in etwaigen vertragsmässigen Anordnungen zu suchen, sodann in den Vorschriften des Gesetzbuchs. Ferner ist natürlich (zufolge des Art. 1 H.G.B.) auf die Gewohnheiten im Gebiete des Handelsrechts und subsidiär auf die Grundsätze des allgemeinen bürgerlichen Rechts zu rekurriren (Entsch. des R.O.H.G. XVI Nr. 96 S. 382).

Die Verhältnisse der Rheder zu einander können nicht nur bei Eingehung der Rhederei, sondern auch später vertragsmässig festgestellt werden. Der Rhederei-Vertrag bindet nicht blos diejenigen Mitrheder, welche ihn geschlossen haben, sondern auch die später hinzukommenden. Er gilt, wie die Statuten einer juristischen Person, bis er durch einen neuen Vertrag aufgehoben resp. abgeändert ist.

Art. 458.

Für die Angelegenheiten der Rhederei sind die Beschlüsse der Mitrheder massgebend. Bei der Beschlussfassung entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Die Stimmen werden nach der Grösse der Schiffsparten gezählt. Die Stimmenmehrheit für einen Beschluss ist vorhanden, wenn der Person oder den Personen, welche für den Beschluss gestimmt haben, zusammen mehr als die Hälfte des ganzen Schiffes gehört.

Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder ist erforderlich zu Beschlüssen, welche eine Abänderung des Rhedereivertrages bezwecken oder welche den Bestimmungen des Rhedereivertrages entgegen oder dem Zwecke der Rhederei fremd sind.

1. Die Rhederei wird hier, wie zum Art. 456 ausgeführt, als Korporation aufgefasst. In den Angelegenheiten derselben entscheidet die Gesammtheit der Mitrheder, mag dieselbe nach Aussen durch einen Korrespondentrheder vertreten sein, oder nicht; und

zwar ist, der Natur der Rhederei als Korporation gemäss, zu einem gültigen Beschluss nicht vertragsmässige Uebereinkunft sämmtlicher Mitrheder erforderlich, sondern es entscheidet die Majorität, wobei, da die Mitgliedschaft in der Rhederei durch den Antheil am Schiff begründet, und das Gewicht der Mitgliedschaft durch die Grösse des Antheils, die Zahl der Schiffsparten bedingt wird, die Schiffsparten, und nicht die Köpfe der Mitrheder gezählt werden und den Ausschlag geben. Jede Schiffspart giebt also Eine Stimme. Es ist daher auch möglich, dass die Willensäusserung eines einzigen Mitrheders einen Majoritätsbeschluss darstellt, und derselbe stets allein alle Dispositionen (welche nur Stimmenmehrheit verlangen) zu treffen berechtigt ist (Entsch. des R.O.H.G. XV Nr. 48 S. 158 f.). Dagegen ist es nothwendig, dass die Inhaber von mehr als der Hälfte sämmtlicher Schiffsparten sich für eine Massregel ausgesprochen haben, und es genügt nicht, wenn den für diese Stimmenden mehr als die Hälfte der in der Versammlung vertretenen Parten gehört. Eine gewisse Modifikation erhält dieser Grundsatz im mecklenburgischen Recht Die Mecklenburgische Einführungs-Verordnung vom 28. Dezember 1863 bestimmt nämlich (§ 52):

Bei Abstimmungen über Angelegenheiten des laufenden Rhedereibetriebes werden die Stimmen derjenigen Mitrheder, welche nicht an dem Sitze der Rhederei wohnhaft sind und bei dem Korrespondentrheder einen Vertreter nicht angemeldet haben, desgleichen die Stimmen derjenigen Mitglieder, welche rechtlich oder thatsächlich an der Theilnahme behindert sind, so lange sie einer Vertretung entbehren, den mehreren Stimmen hinzugezählt.

Ueber die Form, in welcher die Beschlüsse zu fassen sind, bestimmt das Gesetz nichts. Es kann daher eben so wohl in einer zu diesem Behuf zusammengerufenen Versammlung der Mitrheder, als durch Korrespondenz geschehen.*) Wird der Beschluss in einer Versammlung gefasst, so ist die Gültigkeit desselben nicht etwa, wie bei anderen Korporationen davon abhängig, dass die zur Berathung kommenden Gegenstände bei der Zusammenberufung angegeben sind, ja nicht einmal davon, dass sämmtliche Mitrheder geladen sind. Es genügt vielmehr die in irgend einer Weise herbeigeführte Verständigung von so vielen Mitrhedern, als zusammen mehr, als die Hälfte des Schiffes besitzen. Es lässt sich das Gegentheil nicht etwa aus den Worten, dass die Stimmen nach der Grösse der Schiffsparten gezählt werden sollen, ableiten (Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 382. Seuffert's Archiv XXVII Nr. 164 — Erk. des A.G. zu Celle vom 27. Juni 1868 —).

*) Letzteres, nämlich Missive, welche vom Korrespondentrheder in Cirkulation gesetzt werden, bilden in Mecklenburg den üblichen Abstimmungs-Modus: Buchka und Budde, Sammlung von Entscheidungsgründen des O.A.G. zu Rostock III S. 149.

2. Da in diesem Artikel lediglich das Rechtsverhältniss der Rheder zu einander in Frage steht, so können die Bestimmungen desselben durch den **Rhederei-Vertrag abgeändert** werden. Es kann also z. B. angeordnet werden, dass die Beschlüsse mit grösserer, als einfach absoluter Majorität, z. B. mit Zweidrittelsmajorität zu fassen sind. Es kann bestimmt werden, dass nicht jedem Mitrheder Stimmrecht zukommt, sei es, dass sich einige desselben ausdrücklich begeben hätten, sei es, dass Stimmrecht überhaupt nur mit einer gewissen Zahl von Parten, resp. einem bestimmten Antheil am Schiff, z. B. 5 Parten oder $^1/_{60}$ Theil verbunden wäre. Es kann ferner vorgeschrieben sein, dass neben der Parten-Zahl auch Rücksicht auf die Personen-Zahl genommen werden soll, so etwa, dass jede Part bis zur Zahl von 5 oder 10 z. B. Eine Stimme giebt, die darüber hinaus einem Mitrheder gehörenden Parten nicht mehr gezählt werden.

3. Der zweite Absatz erklärt sich daraus, dass die Rhederei sich innerhalb ihrer eigenen Rechtssphäre zu halten hat und niemals Rechte dritter Personen verletzen darf. Den Rechten dritter Personen stehen gleich die *iura quaesita* der eigenen Mitglieder, der Mitrheder. Ein wohlerworbenes Recht hat nun jeder Mitrheder darauf, dass der Rhederei-Vertrag innegehalten, resp. in Ermangelung eines solchen der Zweck der Rhederei erfüllt wird. Soll hiervon abgewichen werden, so ist dazu die Einwilligung der Betheiligten, d. h. die Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder erforderlich. Unter „sämmtlichen Mitrhedern“ sind m. E. nicht nur die stimmberechtigten zu verstehen, sondern auch die, welche sich vertragsmässig ihres Stimmrechts begeben haben. Denn daraus, dass ein Mitrheder auf sein Stimmrecht verzichtet, geht nur hervor, dass er jeden Antheil an der Leitung der Geschäftsangelegenheiten der Rhederei, aber natürlich innerhalb der Grenzen ihrer vertragsmässigen oder gesetzlichen Gestalt, aufgiebt. Und es kann dies nicht so verstanden werden, als ob er in jede Verletzung seiner wohlerworbenen Rechte durch die stimmberechtigten Mitrheder willigte. Denn sonst könnte es ja kommen, dass ohne allen Grund durch einen Beschluss der letzteren die nicht stimmfähigen Mitrheder ihrer Eigenthumsantheile am Schiffe für verlustig erklärt würden. Nur dann würden die nicht stimmberechtigten Mitrheder auch in den Fällen des Abs. 2 nicht mitzustimmen haben, wenn sie auch für diese Fälle ausdrücklich auf ihr Stimmrecht verzichtet hätten.

In der Hamburger Konferenz waren die Ansichten darüber, welche Bedeutung den Worten: „Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder ist erforderlich,“ beizulegen, getheilt. Einige Mitglieder fassten die Worte in dem hier genommenen Sinne; andere meinten, in dem vorliegenden Artikel sei lediglich der regelmässige Fall vorausgesetzt, dass alle Mitglieder Stimmberechtigung hätten, indem in dem Fall, wo einzelnen Mitgliedern das Stimmrecht auf Grund besonderer vertragsmässiger Vereinbarung fehle, auch lediglich

dieser die Entscheidungsnorm zu entnehmen sei. Von den Vertretern der ersteren Auffassung wollten die Einen eben um dieser von ihnen angenommenen Bedeutung der Worte willen diese gestrichen, die Anderen aus demselben Grunde dieselben beibehalten wissen. Man behielt die Worte bei, indem die Mitglieder der Majorität entschieden fortfuhren, sich Verschiedenes darunter zu denken (Prot. IV S. 1563f.).

3. Bestimmungen, welche dem Zwecke der Rhederei fremd, sind eigentlich nur solche, welche auf ein Liegenlassen des Schiffes oder auf eine Verwendung desselben zu anderen, als Erwerbszwecken (z. B. zu einer Entdeckungsreise) hinauslaufen (Prot. IV S. 1501). Zweck der Rhederei kann nämlich in diesem Zusammenhange nur bedeuten den Zweck einer jeden Rhederei, d. h. nach Art. 450 und Art. 456 Erwerb durch die Seefahrt, denn der Zweck einer einzelnen bestimmten Rhederei muss mit dem durch den Rhederei-Vertrag gesetzten identisch sein.

4. Ein Beschluss, welcher eine Abänderung des Rhederei-Vertrages bezweckt, hebt gewisse oder sämmtliche Bestimmungen desselben auf und ersetzt sie durch neue; der, welcher den Bestimmungen des Rhederei-Vertrages entgegen ist, suspendirt dieselben nur für einen bestimmten Fall oder für gewisse Fälle. Der Rhederei-Vertrag ist aber hierbei, wie das Ober-Handels-Gericht m. E. richtig ausführt (Entsch. XV Nr. 48 S. 106f.), nicht seinem ganzen Wortlaute, sondern nur seinem „wesentlichen Inhalte" nach zu verstehen. Hierzu sind natürlich diejenigen Anordnungen zu rechnen, wodurch die gesetzlichen Bestimmungen über das Verhältniss der Rheder abgeändert werden, nicht ohne Weiteres aber auch diese selbst, wenn sie im Vertrage wiederholt sind, sondern nur dann, wenn erwiesenermassen die Aufnahme in der Absicht geschehen ist, um „ihre Abänderung durch spätere Beschlüsse der Mitrheder zu erschweren." Z. B. würde die dem Korrespondentrheder durch den Rhederei-Vertrag ausdrücklich eingeräumte (ihm aber bereits gesetzlich — Art. 460 H.G.B. — zustehende) Befugniss, ohne besondere Ermächtigung der Mitrheder die Fracht zu versichern, demselben durch einen einfachen Majoritätsbeschluss wieder entzogen werden können.

Art. 459.

Durch Beschluss der Mehrheit kann für den Rhedereibetrieb ein Korrespondentrheder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent) bestellt werden. Zur Bestellung eines Korrespondentrheders, welcher nicht zu den Mitrhedern gehört, ist ein einstimmiger Beschluss erforderlich.

Die Bestellung des Korrespondentrheders kann zu jeder Zeit durch Stimmenmehrheit widerrufen werden, unbeschadet der Rechte auf Entschädigung aus bestehenden Verträgen.

1. Es ist durchaus angemessen, dass die Rhederei, wie die Mehrzahl der juristischen Personen, eine ständige Vertretung

hat, durch welche sie in den meisten Fällen mit der Aussenwelt in Berührung tritt. Der Geschäftsbetrieb der Rhederei ist ein kaufmännischer, und dieser würde geradezu unmöglich werden, sollte zu allen Geschäften, für welche oft ein rasches Handeln, ja ein sofortiges Zugreifen erforderlich ist, die Zustimmung von vierzig oder fünfzig, nicht selten entfernt vom Heimathshafen und von einander wohnenden, zuweilen wechselnden Mitrhedern eingeholt werden. Deshalb verkörpert sich die Majorität der Mitrheder in dem Korrespondentrheder (Schiffsdirektor, Schiffsdisponenten, dirigirenden Rheder, auch wohl Buchhalter).*) Derselbe ist ein Beamter, der Geschäftsführer der Rhederei, nicht aber etwa das Haupt der Rhederei (Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 23. Mai 1867 — Goldschmidt's Zeitschr. f. Handelsr. XIII S. 603 —). Er kann aus der Zahl der Mitrheder genommen, aber auch ein Fremder, er kann besoldet oder nicht besoldet sein.

2. Nach dem H.G.B. ist die Bestellung eines Korrespondentrheders nur zulässig, nicht nothwendig. Die Meckenburg-Schwerinische Einführungs-Verordnung vom 28. Dezember 1863 bestimmt dagegen (§ 51):**)

Jedes Schiff, welches mehreren Eigenthümern gehört, muss einen Korrespondentrheder haben.

Dass in Mecklenburg die Bestellung eines Korrespondentrheders gesetzlich vorgeschrieben ist, erklärt sich daraus, dass dort die Rhedereien regelmässig aus einer sehr grossen Anzahl von Mitrhedern bestehen. Wo nicht selten die Schiffe sich in den Händen von zwei oder drei Personen befinden, hat eine derartige gesetzliche Anordnung keinen Sinn. Darauf wurde auch auf der Hamburger Konferenz aufmerksam gemacht (Prot. IV S. 1520f.).

3. Dass der Korrespondentrheder aus der Zahl der Mitrheder durch einen Majoritätsbeschluss, sonst aber nur durch Einstimmigkeit sämmtlicher Mitrheder bestellt werden kann, erklärt sich aus der grösseren Gefahr, welche in der Bestellung eines Fremden liegt, indem dieser durch kein eigenes Interesse mit dem Schiffe verbunden ist.

4. Nach dem H.G.B. ist übrigens ein Majoritätsbeschluss nicht nur nothwendig, um eine bestimmte Person zum Korre-

*) In Frankreich vertritt der *armateur (qui arme un navire pour l'expédier en mer, en le munissant de tout ce qui est nécessaire à la navigation et surtout en préposant le capitaine)*, der regelmässig einer der *propriétaires du navire*, nur selten ein Dritter ist, etwa die Stelle des deutschen Korrespondentrheders. Das Verhältniss desselben wird als das eines Mandatars der Mitrheder in den das Schiff betreffenden Angelegenheiten, und zwar mit allen Befugnissen, wie Verbindlichkeiten eines solchen aufgefasst (*Caumont, dictionnaire p. 213 n. 1. 2. p. 215 n. 8. p. 217 n. 15. p. 240 n. 121.* Das englische Recht kennt einen besonderen *husband of ship.* Allein seine Befugnisse sind nicht genau fixirt (Abbott p. 79. 80).

**) Diese Bestimmung ist als mecklenburgisches Partikularrecht ausdrücklich anerkannt durch das Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 § 4.

spondentrheder zu bestellen, sondern auch um die Vorfrage zu entscheiden, ob überhaupt ein Korrespondentrheder bestellt werden soll (Prot. S. 1521). Natürlich kann dieser Beschluss auch von dem Mitrheder gefasst werden, welchem mehr als die Hälfte des Schiffes gehört. Dieser kann sich auch selbst zum Korrespondentrheder machen.

5. Irgend eine Form für die Vollmacht, welche in der Bestellung zum Korrespondentrheder liegt, ist nicht vorgeschrieben, sie kann sowohl mündlich, wie schriftlich geschehen (Pöhls, Seerecht I S. 119). Auch eine Anmeldung bei der Schiffsregister-Behörde fordert das H.G.B. nicht. Natürlich muss die Absicht der Mitrheder, eine bestimmte Person zum Korrespondentrheder, d. h. zum ständigen Vertreter für die laufenden Angelegenheiten zu bestellen, klar erhellen, wenn schon diese in der ihr ertheilten Vollmacht nicht gerade nothwendiger Weise als Korrespondentrheder bezeichnet werden muss. Der Auftrag, die Mitrheder für einzelne bestimmte Geschäfte zu vertreten, oder auch dieselben an einem bestimmten auswärtigen Orte zu vertreten (Bestellung zum Korrespondenten oder Konsignatär — Ausdrücke, welche jedoch keine technische Bedeutung haben) würde niemals eine Bestellung zum Korrespondentrheder sein; vielmehr liegt hier ein einfaches Mandatsverhältniss vor, welches lediglich nach dem Auftrage zu beurtheilen ist (Entsch. des R. O. H. G. XVII S. 235 f.). Wohl aber würde der Mitrheder, welcher unter Mitwissen der übrigen Mitrheder; der Mitrheder, welchem mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, sogar eigenmächtig und ohne deren Wissen, ja selbst wider deren Willen dauernd die Korrespondenz eines Schiffes besorgt, als Korrespondentrheder anzusehen sein. (Vergl. Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 24. August 1853 bei Ullrich, Sammlung Nr. 112.)

6. Die freie Kündbarkeit des Verhältnisses des Korrespondentrheders von Seiten der Mitrheder entspricht den gemeinrechtlichen Grundsätzen über das Mandat. Ebenso steht dem Korrespondentrheder das Recht zu, seinerseits zu jeder Zeit das ihm gewordene Mandat zurückzugeben, nur darf er dies nicht *intempestive* thun, weil er sonst den Mitrhedern für allen hierdurch erwachsenden Schaden nach den Mandatsgrundsätzen verhaftet sein würde, wie auch die Mitrheder bei einer von ihrer Seite — nicht dem Vertrage gemäss — erfolgten Kündigung nicht nur zur vollen Leistung der dem Korrespondentrheder zugesicherten Vortheile, sondern auch zum Ersatz des ihm direkt durch die Kündigung verursachten Schadens verpflichtet sind. Uebrigens ist kein Unterschied zwischen dem gleich durch den etwaigen Rhederei-Vertrag oder dem erst später bestellten Korrespondentrheder zu machen. Auch der erstere kann durch blossen Majoritätsbeschluss entlassen werden (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 161), denn, wie auf der Hamburger Konferenz Seitens eines Mitgliedes richtig bemerkt wurde, die Verbindung der Bestimmung über diese Persönlichkeit mit dem

Rhederei-Vertrage ist nur eine zufällige (Prot. IV S. 1502). Der Korrespondentrheder, welchem mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, kann natürlich gegen seinen Willen gar nicht beseitigt werden (Prot. S. 1521 f.). Mit Auflösung der Rhederei erlöschen die dem bestellten Korrespondentrheder gesetzlich zukommenden Befugnisse von selbst, und es liegt ihm nicht etwa die Vertretung der Mitrheder bei der Liquidation ob (So auch Entsch. des A. G. zu Celle vom 28. Mai 1868 — Seuffert's Archiv XXIV Nr. 70 —).

Art. 460.

Im Verhältniss zu Dritten ist der Korrespondentrheder kraft seiner Bestellung befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche der Geschäftsbetrieb einer Rhederei gewöhnlich mit sich bringt.

Diese Befugniss erstreckt sich insbesondere auf die Ausrüstung, Erhaltung und Verfrachtung des Schiffes, auf die Versicherung der Fracht, der Ausrüstungskosten und der Havereigelder, sowie auf die mit dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb verbundene Empfangnahme von Geldern.

Der Korrespondentrheder ist in demselben Umfange befugt, die Rhederei vor Gericht zu vertreten.

Er ist befugt, den Schiffer anzustellen und zu entlassen; der Schiffer hat sich nur an dessen Anweisungen und nicht auch an die etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitrheder zu halten.

Im Namen der Rhederei oder einzelner Mitrheder Wechselverbindlichkeiten einzugehen oder Darlehen aufzunehmen, das Schiff oder Schiffsparten zu verkaufen oder zu verpfänden oder für dieselben Versicherung zu nehmen, ist der Korrespondentrheder nicht befugt, es sei denn, dass ihm eine Vollmacht hierzu besonders ertheilt ist.

Im Uebrigen bedarf es zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welche er kraft seiner Bestellung vorzunehmen befugt ist, der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Spezialvollmacht nicht.

1. Der Korrespondentrheder ist kein einfacher Bevollmächtigter, welcher nur soweit der Auftrag reicht, seine Auftraggeber verpflichtet; sondern seine Stellung nimmt gewissermassen die Mitte ein zwischen der des Prokuristen und der des Handlungsbevollmächtigten, wennschon der Referent der Hamburger Konferenz in erster Lesung als seine Absicht es aussprach, die Stellung des Korrespondentrheders der des Handlungsbevollmächtigten nachzubilden (Prot. IV S. 1523). Wie der Prokurist ist der Korrespondentrheder zur Vornahme aller Rechtshandlungen befugt, welche der Geschäftsbetrieb einer Rhederei mit sich bringt, nicht dieser bestimmten Rhederei, wie es heissen müsste, wenn seine Stellung vollständig der eines Handlungsbevollmächtigten nachgebildet wäre. Andererseits darf er aber — wie der Handlungsbevollmächtigte — nur die Handlungen vornehmen, die gewöhn-

lich vorkommen. Eben so zeigt sich diese Mittelstellung hinsichtlich der einzelnen Rechtshandlungen, zu deren Vornahme der Art. 460 den Korrespondentrheder ausdrücklich ermächtigt und deren Vornahme derselbe ihm umgekehrt abspricht.

Das Prinzip über den Umfang der Vertretungsbefugnisse des Korrespondentrheders ist im Abs. 1 ausgesprochen. Die in den folgenden Absätzen aufgeführten Handlungen, deren Vornahme dem Korrespondentrheder ausdrücklich eingeräumt wird, sind nur als Beispiele aufzufassen, nicht aber als nähere Begrenzung des allgemeinen Prinzips (Prot. IV S. 1526). Nur durch den Abs. 5 erhält Abs. 1 eine genauere Präcisirung. Dem Korrespondentrheder wird nämlich nicht nur die Befugniss abgesprochen, das Schiff und Schiffsparten zu verkaufen und zu verpfänden und darauf Versicherung zu nehmen, sondern auch Wechselverbindlichkeiten einzugehen und Darlehen aufzunehmen. Diese letzteren Geschäfte sind nun aber keineswegs solche Rechtshandlungen, welche nur ganz ausnahmsweise bei einer Rhederei vorkommen, und sie deuten m. E. entschieden darauf hin, dass unter dem gewöhnlichen Geschäftsbetriebe einer Rhederei lediglich die laufenden Geschäfte einer solchen zu verstehen sind. Dieser Auffassung widerspricht auch die Natur der einzelnen Geschäfte nicht, welche die Abs. 2—4 aufführen. Es ist auch zu beachten, dass der Korrespondentrheder stets nur als der Vertreter der Rhederei, nicht aber der einzelnen Mitrheder erscheint (Prot. IV S. 1523. 1525. 1531). Daraus möchte ich auch die Bestimmung erklären, dass derselbe keine Versicherung für das Schiff nehmen darf, während ihm doch solches für die Fracht gestattet ist, denn die Versicherung des Schiffes lässt sich eigentlich nur als Sache der einzelnen Mitrheder, gewöhnlich also für die betreffenden Schiffsparten denken, nicht aber als Sache der Rhederei, als juristischer Person, denn diese hört in demselben Augenblick auf zu existiren, wo ihre materielle Grundlage, d. h. das Schiff untergeht. Auch wenn das Schiff im Ganzen versichert wird, so würde das doch immer nur als eine Versicherung sämmtlicher Schiffsparten im Namen aller Mitrheder, nicht der Rhederei, aufzufassen sein.

2. Wenn der Korrespondentrheder im Verhältniss zu Dritten zur Vornahme der in Rede stehenden Handlungen für befugt erklärt wird, so soll damit nur gesagt werden, dass solche Handlungen zu Gunsten der Dritten, mit denen oder mit Rücksicht auf welche sie abgeschlossen, als gültig zu betrachten seien, nicht aber dass der Korrespondentrheder solche Handlungen stets erlaubter Weise vornehmen dürfe, so dass er deshalb niemals von den Mitrhedern in Anspruch genommen werden könnte. Es regelt nämlich dieser Artikel lediglich das Verhältniss des Korrespondentrheders zu dritten Personen, während auf sein Verhältniss zu den Mitrhedern der Art. 463 sich bezieht.

3. Eine Rhederei ist so viel als irgend eine Rhederei, und

es lässt sich die Vertretungsbefugniss des Korrespondentrheders weder auf Handlungen beschränken, wie sie gerade bei der von ihm vertretenen Rhederei vorzukommen pflegen, noch auch auf solche, welche bei „derartigen“ Rhedereien, wie diese es ist, üblich sind. Es ist daher ein vom Korrespondentrheder abgeschlossener Verfrachtungs-Kontrakt, nach welchem das Schiff nach einem transatlantischen Hafen gehen soll, vollkommen gültig, auch wenn dieses Schiff bis dahin immer nur Fahrten zwischen den Häfen der Ostsee gemacht hätte; eben so der Kontrakt, welcher zur Beförderung von Personen geschlossen war, auch wenn das Schiff bis dahin lediglich dem Waaren-Transport gedient hatte (Prot. IV S. 1526 f.). Eben so ist es ein zu Recht bestehendes Geschäft, wenn der Korrespondentrheder Proviant von der Art angeschafft hat, wie er wohl auf einem Passagier-Beförderungs-Dampfer vorkommt, aber nicht auf dem in Rede stehenden Schiff, etwa einem Kohlen- oder Häringsschiff, z. B. eingemachte Früchte und spanische Weine.

4. Unter Ausrüstung ist natürlich auch die Bemannung des Schiffes mit zu verstehen. Der Korrespondentrheder ist daher befugt, die Heuerforderungen der Schiffsleute anzuerkennen und zu bezahlen (Entsch. des R.O.H G. VIII S. 343). Eben so hat er die Zahl der Schiffsleute überhaupt und von den verschiedenen Gattungen festzustellen. Die Annahme der Schiffsleute selbst pflegt indess nicht durch ihn zu geschehen, sondern durch den Schiffer. Dagegen wird dieser selbst von ihm eingesetzt; wie auch der Korrespondentrheder „die Mittelsperson“ bildet, durch welche „der Verkehr des Schiffers mit der Rhederei gewissermassen hindurchgeht.“ Von dem Korrespondentrheder hat der Schiffer sich Instruktionen zu erbitten, sich mit den nöthigen Geldmitteln versehen zu lassen und umgekehrt an diesen die Ueberschüsse von den vereinnahmten Frachtgeldern und seine Geschäftsberichte einzuschicken, demselben auch Rechnung zu legen. Es erklärt sich dies, sowie die ausdrückliche Bestimmung, dass der Schiffer etwaigen Anweisungen der einzelnen Mitrheder keine Folge zu leisten hat, daraus, dass der Schiffer von der Rhederei, nicht aber von den einzelnen Mitrhedern seine Anstellung erhält, auch nicht Geschäftsführer der letzteren, sondern der ersteren ist (Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 23. Mai 1867 — Goldschmidt's Zeitschr. XIII S. 603—605).

5. Zur Empfangnahme von Geldern ist der Korrespondentrheder befugt, weil er auch die Ausgaben der Rhederei zu bestreiten hat; es liegt ihm eben die Besorgung der Geldangelegenheiten der Rhederei und die Führung der Rhederei-Kasse ob. Die Mitrheder haben daher nicht nur eine an denselben verabfolgte Zahlung als ihnen geschehen anzuerkennen, sondern auch für alle sich daran knüpfenden Folgen einzustehen. Ist daher dem Korrespondentrheder vom Befrachter ein Frachtvorschuss gezahlt worden und dieser, weil in Folge eines Seeunfalls keine Fracht verdient wurde, zurückzuzahlen, so haften die Mitrheder dafür, auch wenn derselbe nicht dem Schiffe zu Gute gekommen, sondern vom Korre-

spondentrheder veruntreut sein sollte. Dass der Korrespondentrheder nur zur Empfangnahme solcher Gelder legitimirt ist, welche im gewöhnlichen Geschäftsbetriebe eingehen, erklärt sich daraus, dass sonst die Beschränkung seiner Vertretungsbefugniss auf diesen ihre Bedeutung verlieren würde.

6. Die Befugniss des Korrespondentrheders zur Führung von Prozessen ist in derselben Weise beschränkt, wie die zur Eingehung von Rechtsgeschäften; d. h. nur über solche Sachen kann er Namens der Rhederei prozessiren, die auch den Gegenstand eines von ihm gültig abzuschliessenden Rechtsgeschäfts hätten bilden können (Prot. IV S. 1527 f. VIII S. 3743).

7. Der Abs. 5 hat natürlich nur die Bedeutung, dass die Mitrheder die hier aufgeführten Rechtshandlungen, als für sie geschlossen, nicht rechtlich anzuerkennen verpflichtet sind. Dagegen soll damit dem Korrespondentrheder nicht unbedingt verboten sein, solche Geschäfte im Interesse der Mitrheder auch ohne deren Auftrag resp. Voraussetzung nachfolgender Ratihabition derselben abzuschliessen. Er wird vielmehr beim Vorhandensein der Voraussetzungen einer *negotiorum gestio* dazu befugt und alsdann auch berechtigt sein, mit der *negotiorum gestorum actio contraria* von den Mitrhedern Schadloshaltung zu verlangen (Prot. IV S. 1531. VIII S. 3716).

Art. 461.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Korrespondentrheder als solcher innerhalb der Grenzen seiner Befugnisse geschlossen hat, wird die Rhederei dem Dritten gegenüber auch dann berechtigt und verpflichtet, wenn das Geschäft ohne Nennung der einzelnen Mitrheder geschlossen ist.

Ist die Rhederei durch ein von dem Korrespondentrheder abgeschlossenes Geschäft verpflichtet, so haften die Mitrheder in gleichem Umfange (Art. 452), als wenn das Geschäft von ihnen selbst geschlossen wäre.

1. Will der Korrespondentrheder auf der Grundlage des Art. 460 die Rhederei berechtigen oder verpflichten, so muss er als solcher, d. h. für ein bestimmtes Schiff und unter Hinweis auf seine Qualität als Korrespondentrheder eben desselben gehandelt haben. Anders liegt die Sache, wenn derselbe ausdrücklich als der Bevollmächtigte eines oder einiger der Mitrheder ein Geschäft abgeschlossen, welches an sich auch in seinen Wirkungskreis fallen konnte, z. B. gewisse Arten von Lebensmitteln gekauft hat (weil etwa jene Mitrheder selbst mit dem Schiffe fahren wollten), oder wenn er lediglich im eigenen Namen und ohne jeden Hinweis auf seine Stellung oder auf ein bestimmtes Schiff einen Vertrag der gedachten Art eingegangen, z. B. Proviant eingekauft hat. In jenem Fall verpflichtet er lediglich seine Auftraggeber, in diesem nur sich selbst, und zwar letzteres ohne Unterschied, ob der von

ihm gekaufte Proviant für das Schiff, als dessen Korrespondentrheder er fungirte, bestimmt war, oder für dieses und noch für andere Schiffe oder nur für andere (vgl. Prot. IV S. 1579).

2. Die Rhederei haftet für die Rechtsgeschäfte des Korrespondentrheders innerhalb der angegebenen Grenzen. Für Delikte desselben aber haftet sie eben so wenig, wie jede andere juristische Person an sich für die Delikte ihrer Vertreter (vergl. Prot. IV S. 1581).

3. Da der Korrespondentrheder zur Vertretung der Mitrheder vor Gericht befugt ist, so haben dieselben auch die hier von ihm abgegebenen Erklärungen anzuerkennen und die gegen die durch ihn vertretene Rhederei ergangenen Entscheidungen gelten zu lassen. Man wird den Korrespondentrheder dritten Personen gegenüber aber auch zur prozessualischen Vertretung der Rhederei für verpflichtet halten müssen. Denn da die Rhederei berechtigt ist, sich sowohl in der Kläger-, wie in der Beklagtenrolle durch den Korrespondentrheder vertreten zu lassen; da man ihr nicht den Einwand mangelnder Aktivlegitimation entgegensetzen kann, wenn sie lediglich als Rhederei durch den Korrespondentrheder klagt, ohne die einzelnen Mitrheder namhaft zu machen, so ist auch der Korrespondentrheder nicht berechtigt, den Einwand mangelnder Passivlegitimation zu erheben, wenn die Klage gegen ihn als Vertreter der Rhederei und nicht gegen die einzelnen Mitrheder gerichtet wird.*)

4. Die Verpflichtung der Rhederei durch den Korrespondentrheder hat die persönliche Verhaftung der einzelnen Mitrheder zur Folge, und nicht, wie bei der Vertretung durch den Schiffer die Verhaftung blos mit Schiff und Fracht (Prot. IV S. 1581. VIII S. 3733). Der Hinweis auf den Art. 452 kann lediglich die Bedeutung haben, dass eine persönliche Verhaftung der Mitrheder da nicht eintritt, wo eine Verhaftung mit Schiff und Fracht allein auch bei einem vom Rheder selbst abgeschlossenen Geschäft eintritt, d. h. im Fall der Ziffer 2 des Art. 452.

Art. 462.

Eine Beschränkung der im Artikel 460 bezeichneten Befugnisse des Korrespondentrheders kann die Rhederei einem Dritten nur insofern entgegensetzen, als sie beweist, dass die Beschränkung dem Dritten zur Zeit des Abschlusses des Geschäfts bekannt war.

Die Beschränkung der dem Korrespondentrheder durch das Gesetz beigelegten Befugnisse ist zwar nicht, wie beim Prokuristen für wirkungslos erklärt, aber sie hat nur eine begrenzte Wirkung. Sie gilt nämlich nur dann, wenn sie zur Zeit des Vertragsabschlusses dem anderen Kontrahenten bekannt war. Die Beschrän-

*) Dies scheint auch die Ansicht des R.O.H.G. zu sein in Entsch. VII Nr. 81 S. 344.

kung der gesetzlichen Befugnisse des Korrespondentrheders kann gleich bei seiner Bestellung beliebt, sie kann aber auch erst später zugefügt sein. Sie kann im letzteren Falle eine generelle oder eine spezielle sein, d. h. sich auf alle Fälle einer bestimmten Art beziehen oder nur mit Rücksicht auf einen einzelnen Fall aufgestellt sein in Gestalt einer dem Korrespondentrheder für die Vornahme einer bestimmten Handlung ertheilten Instruktion (Prot. VIII S. 3795). Sie kann z. B. darin liegen, dass der Korrespondentrheder ermächtigt wird, einen ihm passend scheinenden Verfrachtungskontrakt einzugehen, jedoch nur nach einem europäischen Hafen. Ist eine solche Beschränkung dem Dritten bekannt, so kann sie ihm um deswillen entgegengesetzt werden, weil er *dolose* handelt, wenn er in der Absicht, die Mitrheder persönlich oder doch die Rhederei mit Schiff und Fracht in Anspruch zu nehmen, ein Geschäft mit dem Korrespondentrheder abschloss, dessen Abschluss, wie ihm bekannt, diesem ausdrücklich untersagt war. Obwohl das H.G.B. diese Wirkung nur mit dem „bekannt sein" verknüpft, an anderen Stellen aber die Wirkungen des Kennens ausdrücklich auf das „kennen müssen" ausdehnt (Art. 25. Art. 46), so ist doch bei diesem Artikel unzweifelhaft der Satz: *lata culpa dolus est*, zur Anwendung zu bringen, und demjenigen die Beschränkung gleichfalls entgegenzusetzen, dem zwar dieselbe zur Zeit der Abschliessung des Vertrages nicht bekannt gewesen ist, aber lediglich in Folge seiner eigenen groben Fahrlässigkeit (Prot. IV S. 1531 f.). Es kann z. B. schwerlich einen Unterschied begründen, ob der Befrachter aus der Vollmacht des Korrespondentrheders ersehen hat, dass diesem der Abschluss von Verfrachtungsverträgen nach transatlantischen Orten untersagt war, oder derselbe die diese Beschränkung enthaltende Vollmacht b i s z u d i e s e m P a s s u s durchzulesen unterlassen hat, obwohl ihm dieselbe mitgetheilt war. Dagegen ist es nicht die Pflicht des dritten Kontrahenten, Erkundigungen darüber einzuziehen, ob auch der Korrespondentrheder die zu dem Rechtsgeschäft, welches er mit demselben abschliesst, nach Art. 463 etwa erforderliche Beschlussfassung der Mitrheder herbeigeführt und ob in dieser eine Beschränkung seiner gesetzlichen Befugnisse beliebt worden; ja es würde ihm durchaus kein Nachtheil erwachsen können, wenn er ein Geschäft mit dem Korrespondentrheder abgeschlossen, obwohl ihm bekannt war, dass dieser die dazu nothwendige Beschlussfassung der Mitrheder nicht herbeigeführt hatte (Prot. VIII S. 3794).

Art. 463.

Der Rhederei gegenüber ist der Korrespondentrheder verpflichtet, die Beschränkungen einzuhalten, welche von derselben für den Umfang seiner Befugnisse festgesetzt sind; er hat sich ferner nach den gefassten Beschlüssen zu richten und dieselben zur Ausführung zu bringen.

Im Uebrigen ist der Umfang seiner Befugnisse auch der Rhederei gegenüber nach den Bestimmungen des Art. 460 mit der Massgabe zu beurtheilen, dass er zu neuen Reisen und Unternehmungen, zu aussergewöhnlichen Reparaturen, sowie zur Anstellung oder Entlassung des Schiffers vorher die Beschlüsse der Rhederei einholen muss.

1. Dieser Artikel behandelt das Verhältniss des Korrespondentrheders zu den Mitrhedern. Der Korrespondentrheder ist der Geschäftsführer, das Organ der Mitrheder und hat demgemäss ihre Beschlüsse auszuführen und seine Handlungsweise nach diesen einzurichten. Thut er dies nicht, so haftet er den Mitrhedern für allen daraus erwachsenden Nachtheil, ohne Rücksicht darauf, ob das durch den Beschluss der Mitrheder betroffene Geschäft in den gesetzlichen Wirkungskreis des Korrespondentrheders fällt oder nicht, ohne Rücksicht darauf, ob das Geschäft gemäss dem vorangegangenen Artikel von den Mitrhedern angefochten werden kann oder nicht.

2. Der Abs. 2 des Artikels zählt die (wichtigeren) Geschäfte auf, welche der Korrespondentrheder nur nach dem Beschluss der Mitrheder abschliessen soll. Die Gültigkeit des Geschäfts ist dadurch freilich in keiner Weise bedingt. Der Schiffer z. B., welchen der Korrespondentrheder anstellt, ohne deshalb vorher die Mitrheder befragt zu haben, ist gültig angestellt, und eben so binden alle von demselben innerhalb seines Wirkungskreises abgeschlossenen Geschäfte die Mitrheder. Allein dem Korrespondentrheder gegenüber hat in diesen Fällen das Nichteinholen eines Rhedereibeschlusses (vorausgesetzt natürlich, dass dies unter den obwaltenden Verhältnissen möglich war) dieselbe Wirkung, wie in allen Fällen die Missachtung eines Rhedereibeschlusses; d. h. derselbe macht sich verantwortlich für allen Schaden, der dadurch den Mitrhedern erwächst.

Art. 464.

Der Korrespondentrheder ist verpflichtet, in den Angelegenheiten der Rhederei die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders anzuwenden.

Die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders ist, ebenso wie die eines ordentlichen Kaufmanns (Art. 282. 361. 380), nichts anders als die *diligentia diligentis patrisfamilias*. Der Korrespondentrheder hat daher *omnis culpa*, und zwar *omnis culpa in abstracto* zu prästiren (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 64 f.). Der Artikel fordert diese Diligenz vom Korrespondentrheder (mag er zugleich Mitrheder des Schiffes sein oder nicht), wenn er die Angelegenheiten der Rhederei besorgt, ohne Unterschied, ob er dies thut auf Grund seiner gesetzlichen Befugnisse oder in Folge einer besonderen, durch Majoritätsbeschluss ihm ertheilten Vollmacht der Rhederei oder als *negotiorum gestor* derselben. Auf den Fall, wo der Korrespondentrheder die Angelegenheiten der einzelnen Mit-

rheder besorgt, bezieht sich der Artikel nicht. Hier kann entweder ein Mandat oder *negotiorum gestio* vorliegen, welche nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu beurtheilen sind.

Wo die Sorgfalt eines ordentlichen Rheders gefordert wird, wird man von dem Verpflichteten nicht die Berücksichtigung aller Umstände verlangen können, worauf die weitgehenden Spekulationen des Grossrheders und des genialen Kaufmanns beruhen, sondern nur die Beobachtung derjenigen Regeln, welche in einem Geschäftsbetriebe der in Rede stehenden Art allgemein beobachtet zu werden pflegen; und ein Versehen wird nur da anzunehmen sein, wo eine Handlung oder Unterlassung im Kreise derer, welche dasselbe Gewerbe, wie der Verpflichtete und etwa in demselben Umfange betreiben, als ein Versehen betrachtet wird. Der Korrespondentrheder würde sich eines Versehens schuldig machen, wenn er nicht dafür sorgte, dass der Schiffer in fremden Orten den erforderlichen Kredit fände, wenn er das disponibel gewordene Schiff liegen liesse, ohne sich nach einer neuen Fracht umzusehen, während solche zu haben waren, aber man wird es nicht für ein Versehen halten, wenn er in dem Hafen, wo das Schiff lag, einen Frachtkontrakt abschloss, ohne zu untersuchen, ob nicht in irgend einem fremden Hafen vortheilhaftere Frachtbedingungen zu erhalten waren. Es gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Rheders, soweit ihm Versicherung obliegt, zum vollen Werth des versicherten Objekts zu versichern (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 65); derselbe wird regelmässig, als *negotiorum gestor* verpflichtet sein, den Vorschuss, welchen er für die Mitrheder geleistet, zu versichern, da diesen gewöhnlich die Existenz und die Grösse der für sie geleisteten Vorschüsse noch nicht bei Beginn der Reise, sondern erst bei der späteren Rechnungslegung des Korrespondenthreders bekannt wird, und sie daher meist nicht im Stande sind, ihrerseits Versicherung dafür zu nehmen (Entsch. des R.O.H G. XV S. 118 f.); aber man wird nicht von ihm verlangen können, dass er das Schiff bei mehreren Gesellschaften versichert, um die von Insolvenzen solcher den Rhedern drohende Gefahr zu verringern.

Art. 465.

Der Korrespondentrheder hat über seine die Rhederei betreffende Geschäftsführung abgesondert Buch zu führen und die dazu gehörigen Belege aufzubewahren. Er hat auch jedem Mitrheder auf dessen Verlangen Kenntniss von allen Verhältnissen zu geben, die sich auf die Rhederei, insbesondere auf das Schiff, die Reise und die Ausrüstung beziehen; er muss ihm jederzeit die Einsicht der die Rhederei betreffenden Bücher, Schriften und Papiere gestatten.

Art. 466.

Der Korrespondentrheder ist verpflichet, jederzeit auf Beschluss der Rhederei derselben Rechnung zu legen. Die Genehmigung der

Rechnung und die Billigung der Verwaltung des Korrespondentrheders durch die Mehrheit hindert die Minderheit nicht, ihr Recht geltend zu machen.

1. Aus der Stellung des Korrespondentrheders als Geschäftsführers der Rhederei ergiebt sich seine Verpflichtung zur Rechnungslegung. Dagegen steht dem Korrespondentrheder keine Klage auf Anerkennung der von ihm vorgelegten Abrechnung und Ertheilung der Decharge gegen die Rheder zu. Derselbe würde nur auf Ersatz der von ihm für die Rhederei gemachten Vorschüsse, wofür ihm die Rheder unbedingt, und nicht etwa nur mit Schiff und Fracht haften (Heise und Cropp, juristische Abhandl. I S. 526), auf Entlastung von den in ihrem Interesse persönlich eingegangenen Verbindlichkeiten klagen, unter Umständen auch eine Provokationsklage anstellen können (Entsch. des O.A.G. zu Celle vom 14. Dezember 1865 in Seuffert's Archiv XX Nr. 25).

2. Dass aber die Ertheilung der Decharge durch die Majorität die Minorität nicht hindert, ihre Rechte gegen den Korrespondentrheder geltend zu machen, erklärt sich daraus, dass durch einen Majoritätsbeschluss niemals *iura quaesita* der einzelnen Mitrheder verletzt werden dürfen. Der Satz ist, wie auf der Hamburger Konferenz ausgeführt wurde, nicht so zu verstehen, dass der Korrespondentrheder, wenn er einen Beschluss der Majorität — wo ein solcher überhaupt ausreicht — ausgeführt hat, von den in der Minorität gebliebenen Mitrhedern auf Ersatz des ihnen hieraus erwachsenen Schadens belangt werden kann, sondern nur so, dass wenn sich der Korrespondentrheder in irgend einer Weise regresspflichtig gemacht hat, jeder einzelne Mitrheder — natürlich nur für den von ihm dadurch erlittenen Schaden — deswegen seinen Regress gegen denselben nehmen und hieran auch nicht durch die Seitens der Majorität der Mitrheder dem Korrespondentrheder ertheilte Decharge oder Billigung seiner Handlungsweise gehindert werden darf. Wenn z. B. der Korrespondentrheder das Schiff für eine andere Reise verfrachtet, als die Majorität beschlossen hatte, so kann ein Mitrheder denselben auf Ersatz der dadurch ihm verursachten „Erhöhung der Prämie für die Versicherung seiner Part" belangen, selbst wenn alle anderen Mitrheder die Abweichung von dem Majoritätsbeschluss nachträglich gutgeheissen haben sollten. Dieser Satz ist, wie gleichfalls in der Konferenz hervorgehoben wurde, um so nothwendiger, als dem Korrespondentrheder zuweilen mehr als die Hälfte des Schiffes gehört, indem dieser alsdann stets in der Lage wäre, sich selbst Decharge zu ertheilen und sich durch eigene Billigung seiner Verwaltung jeder Verantwortlichkeit zu entziehen (Prot. VIII S. 3719f.).

Art. 467.

Jeder Mitrheder hat nach Verhältniss seiner Schiffspart zu den Ausgaben der Rhederei, insbesondere zu den Kosten der Ausrüstung und der Reparatur des Schiffes, beizutragen.

Ist ein Mitrheder mit Leistung seines Beitrags in Verzug und wird das Geld von Mitrhedern für ihn vorgeschossen, so ist er denselben von Rechtswegen zur Entrichtung von Zinsen von dem Zeitpunkt der Vorschüsse an verpflichtet. Ob durch einen solchen Vorschuss ein Pfandrecht an der Schiffspart des säumigen Mitrheders erworben wird, ist nach den Landesgesetzen zu beurtheilen. Auch wenn ein Pfandrecht nicht erworben ist, wird durch den Vorschuss ein versicherbares Interesse hinsichtlich der Schiffspart für die Mitrheder begründet. Im Fall der Versicherung dieses Interesse hat der säumige Mitrheder die Kosten desselben zu ersetzen.

1. Die einzelnen Mitrheder betheiligen sich nicht wie die Aktionäre bei einer Aktiengesellschaft, mit einer beschränkten Vermögenseinlage, dem Werth ihrer Schiffspart, bei dem Geschäftsbetriebe einer Rhederei, sondern mit ihrem ganzen Vermögen. Andererseits haften sie für die Verbindlichkeiten der Rhederei, nicht wie die Socii einer offenen Handelsgesellschaft solidarisch, sondern nur nach dem Verhältniss, in welchem sie sich bei den Geschäften der Rhederei betheiligen, d. h. nach dem Verhältniss ihres Antheils am Schiff. Da es nun bei der Rhederei von der höchsten Wichtigkeit ist, die Zeitumstände wahr zu nehmen, so ist jeder Verzug bei der Ausrüstung eines Schiffes möglichst zu vermeiden. Gewöhnlich wird dies in der Weise erreicht, dass der Korrespondentrheder, wenn die Einnahmen nicht ausreichen, um die hierzu erforderlichen Ausgaben zu decken, und demgemäss neue Einschüsse der Mitrheder erforderlich wären, selbst die nothwendigen Gelder für die Rhederei vorschiesst. Derselbe wird aber hierzu nur dann geneigt sein, wenn ihm daraus kein Nachtheil erwächst. Hieraus erklären sich die Rechte, welche das Gesetzbuch dem Mitrheder, der für einen Mitrheder in Vorschuss gegangen, einräumt. Dass demselben das Recht gegeben wird, die Schiffspart eines solchen mit Rücksicht auf seinen Vorschuss zu versichern, folgt daraus, dass er in Betreff dieses Letzteren ein Interesse daran hat, dass das Schiff die Gefahren der Seefahrt besteht, indem dieses (resp. die betreffende Schiffspart) den Anschauungen des Verkehrs gemäss, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch zunächst zur Deckung der Forderung zu dienen bestimmt ist. Diese Befugniss ist übrigens nicht davon abhängig, dass der Mitrheder, für welchen der Vorschuss gegeben ist, mit der Leistung seiner Beiträge im Verzuge gewesen, vielmehr ist dieser Umstand nur die Voraussetzung für das Recht des Vorschussgebers, Zinsen und Ersatz der Kosten der Versicherung zu beanspruchen; denn in dieser Hinsicht ist von dem säumigen Mitrheder und dem Mitrheder, der in Verzug ist, die Rede; für das Recht, Versicherung zu nehmen dagegen fordert das Gesetzbuch dieses nicht, sondern sagt ganz allgemein, dass durch den Vorschuss ein versicherbares Interesse begründet werde (Entsch. des R.O.H.G. XV Nr. 40 S. 116 Nr. 48 S. 162 f.). Unter der Schiffspart ist auch der entsprechende Antheil des Rheders an der Fracht zu verstehen. Denn letzterer

erscheint als Accessorium der Part, und was hinsichtlich des Interesses am Schiff gesagt ist, gilt auch von der Fracht, und zwar in noch höherem Masse insofern, als die Kosten der Seefahrt zunächst von dem Gewinn bestritten werden, und, wie es auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht ausspricht (Entsch. XV S. 116) „die Intention des für die Rhederei in Vorschuss tretenden Korrespondentrheders" gewöhnlich dahin geht, „sich zunächst aus dem Betriebe der Rhederei zu decken." Das Ober-Handels-Gericht hat übrigens den hier in Rede stehenden Punkt selbst zwar berührt, aber unentschieden gelassen (Entsch. XV S. 162).

2. Der Korrespondentrheder ist übrigens zum Nehmen einer Versicherung befugt, nicht nur, wenn er zu den Mitrhedern gehört, sondern auch, wenn er keinen Antheil am Schiffe hat, denn es kommt hier dieselbe *ratio* in Betracht, wie bei dem Mitrheder, und die Konferenz-Protokolle zeigen, dass man, wenn auch das Gesetzbuch selbst immer nur vom Mitrheder spricht, doch stets den Korrespondentrheder im Auge hatte (Prot. IV S. 1510f. VIII S. 3721. Entsch. des R.O H.G. XV S. 115—117).

3. Durch ein Pfandrecht lässt das H.G.B. die durch den Vorschuss entstandene Forderung nicht gesichert werden, sonderrn überlässt die Anordnung eines solchen der Partikulargesetzgebung. Dies ist auch geschehen durch die Mecklenburg-Schwerinische Einführungs-Verordnung zum H.G.B. § 54, welcher bestimmt:

Durch die in dem Art. 467 Abs. 2 des H.G.B. erwähnten Vorschüsse der Mitrheder, daher auch des Korrespondentrheders, wird ein Pfandrecht an den Parten der säumigen Mitrheder erworben.

Eben so wenig, wie das H.G.B., fordert dieses Gesetz als Bedingung für die Entstehung des Pfandrechts *mora* des Mitrheders, für den der Vorschuss geleistet ist, und für das Pfandrecht des Korrespondentrheders, dass diesem ein Antheil am Schiffe gehört.

Art. 468.

Wenn eine neue Reise oder wenn nach Beendigung einer Reise die Reparatur des Schiffes oder wenn die Befriedigung eines Gläubigers beschlossen worden ist, welchem die Rhederei nur mit Schiff und Fracht haftet, so kann jeder Mitrheder, welcher dem Beschlusse nicht zugestimmt hat, sich von der Leistung der zur Ausführung desselben erforderlichen Einzahlungen dadurch befreien, dass er seine Schiffspart ohne Anspruch auf Entgelt aufgiebt.

Der Mitrheder, welcher von dieser Befugniss Gebrauch machen will, muss dies den Mitrhedern oder dem Korrespondentrheder innerhalb dreier Tage nach dem Tage des Beschlusses oder, wenn er bei der Beschlussfassung nicht anwesend und nicht vertreten war, innerhalb dreier Tage nach der Mittheilung des Beschlusses gerichtlich oder notariell kund geben. Die aufgegebene Schiffspart fällt den übrigen Mitrhedern nach Verhältniss der Grösse ihrer Schiffsparten zu.

1. Da das Gesetz die freie Veräusserlichkeit der Schiffsparten für jeden Mitrheder statuirt und diesem somit das Recht einräumt, der Rhederei einen neuen Mitrheder — auch einen nicht zahlungsfähigen — aufzunöthigen und sich selbst von der Verpflichtung, für spätere Verbindlichkeiten der Rhederei einzustehen, zu befreien, so müsste demselben auch das Recht zur Dereliktion seines Schiffsantheils mit dieser letzteren Wirkung zustehen. Dies wurde auch auf der Hamburger Konferenz ausgesprochen (Prot. IV S. 1512 f.). Das Gesetz hat zwar dieses Prinzip nicht allgemein aufgestellt, wohl aber für gewisse dringende Fälle, nämlich da, wo eine Veräusserung der Schiffspart nicht zu bewerkstelligen sein würde.

2. Die Möglichkeit, sich durch Aufgeben seiner Schiffspart einer ferneren persönlichen Verhaftung zu entziehen, wird nur bei solchen Verbindlichkeiten der Rhederei anerkannt, welche erst in Zukunft aus einem so eben gefassten Beschlusse hervorgehen werden, nicht aber bei denen, welche die unmittelbare oder auch nur mittelbare Folge eines früheren Beschlusses sind, dem gegenüber der betreffende Mitrheder nicht rechtzeitig sein Dereliktionsrecht geltend gemacht hat. Eine neue Reise ist daher nicht jede Reise, die nach Vollendung einer anderen jetzt begonnen wird, sondern die nicht auf einem bereits früher, sondern erst jetzt gefassten Beschlusse beruht (Prot. VIII S. 3723). Ferner kann sich der Mitrheder nicht weigern, die Kosten der Reparatur des Schiffes tragen zu helfen, wenn diese in einem Nothhafen vorgenommen werden muss, weil diese die Folge einer von der Rhederei früher beschlossenen Reise ist, auf welcher die Reparaturbedürftigkeit eintrat (Prot. S. 1514—1516). In Betreff des Beschlusses, einen Gläubiger, dem nur die *fortune de mer* verhaftet ist, voll zu befriedigen, um dadurch die Exekution gegen Schiff und Fracht abzuwenden (Prot. VI S. 2932 f.) ist es irrelevant, ob der Mitrheder, der seine Part aufgeben will, dem (früheren) Beschlusse, auf dem die Forderung selbst beruht, zugestimmt hat oder nicht; denn der Beschluss, einen solchen Gläubiger voll zu befriedigen, ist darum nicht weniger neu, weil diesem das Recht zustand, für die Forderung Befriedigung mit Schiff und Fracht zu beanspruchen.

3. Die dreitägige Frist, innerhalb deren der Mitrheder, welcher von der in Rede stehenden Befugniss Gebrauch machen will, dies anzuzeigen hat, läuft dem Abwesenden, der nicht vertreten war, nicht schlechtweg von dem Tage, wo er zufällig Kunde von dem Beschlusse erhielt, sondern erst von dem, wo ihm eine förmliche Mittheilung darüber zugekommen ist (Prot. VIII S. 3722).

4. Das H.G.B. giebt der Minorität nur in bestimmten Fällen das Recht, sich den Wirkungen der Majoritätsbeschlüsse zu entziehen. Nach mecklemburgischem Recht ist diese Möglichkeit allgemein gegeben in Folge des in Mecklenburg bestehenden Setzungsrechts, welches bei Publikation des H.G.B. von Neuem regulirt worden ist durch die Einführungs-Verordnung vom 28. De-

zember 1863. Dieselbe bestimmt nämlich im § 53,*) welcher jedoch durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869 in einigen Beziehungen modifizirt ist:

Die Minderheit der Rhederei, welche durch einen Beschluss der Mehrheit in den Angelegenheiten der Rhederei überstimmt ist, Art. 458 Abs. 1, Art. 473 Abs. 1 des H.G.B., hat das Recht das Schiff zu setzen, d. h. dasselbe zu einem bestimmten Geldpreise zu veranschlagen, zu welchem die Mehrheit der Rheder entweder das Schiff gegen Auszahlung der Antheile der Minderheit nach jenem Preise übernehmen, oder wenn sie dies ablehnt, das Schiff der Minderheit der Rheder gegen Auszahlung ihrer Antheile nach jenem Preise überlassen muss.

1. Zu der Minderheit werden auch die etwa bei der Abstimmung ordnungswidrig übergangenen Mitrheder gerechnet, die sich dem Beschlusse der Mehrheit nicht fügen wollen. — Das Recht zu setzen steht allen zu der Minderheit gehörenden, welche davon Gebrauch machen wollen, zu, daher, wenn die Uebrigen dies nicht wollen, auch einem Einzelnen.

Nr. 2 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 1. Der Korrespondentrheder hat sofort nach beendigter Abstimmung die überstimmte Minderheit der Rheder mit dem Beschluss der Mehrheit bekannt zu machen und dabei unter Aufführung eines jeden befragten Rheders und seiner Part anzugeben, ob und wie derselbe gestimmt hat.

§ 2. Die Setzungserklärung muss bei Verlust des Setzungsrechts binnen drei Tagen, Art. 468 Abs. 2 des H.GB., in eiligen Fällen sofort nach erhaltener Kenntniss von dem Mehrheitsbeschlusse dem Korrespondentrheder zugestellt werden, welcher dieselbe mit Angabe der Zeit, wann sie erfolgt ist, sofort nach Ablauf der eben erwähnten Frist denjenigen Rhedern, welche für den Mehrheitsbeschluss gestimmt haben, mitzutheilen hat.

Für den Nachweis dieser Mittheilung an einen Rheder, welcher nicht am Rhedereisitze wohnt, genügt der durch ein Postattest erbrachte Beweis, dass an denselben an dem angegebenen Tage von dem Korrespondentrheder ein Brief abgesandt ist, sofern nicht dargethan wird, dass der angekommene Brief einen anderen Inhalt gehabt hat.

3. Der Geldanschlag des Schiffes, welchen die Setzung enthalten muss, ergreift den Werth des Schiffes und der Schiffsgeräthschaften und behält die sonstigen Aktiva und Passiva einer besonderen Liquidation vor.

*) Dieser § und § 55 sind auch durch das Bundesgesetz vom 5. Juni 1869 § 4 ausdrücklich als Landesgesetz anerkannt worden.

Nr. 4 abgeändert durch die Verordnung vom 22 Oktober 1869:

§ 3 Die Ausführung des Mehrheitsbeschlusses muss nach rechtzeitig erfolgter Setzung unterbleiben.

Nr. 5 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 4 Die Rheder, welchen die Setzungserklärung mitgetheilt worden ist, haben ihre Gegenerklärung binnen 8 Tagen an den Korrespondentrheder abzugeben.

Diese Frist beginnt am ersten vollen Tage nach der geschehenen Mittheilung, beziehungsweise nach der Aufgabe des dieselbe enthaltenden Briefes auf die Post. Die Rheder, welche sich binnen dieser Frist überall nicht, oder undeutlich oder ungenügend erklären, werden als von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktretend angesehen.

§ 5 Ist die Mehrheit über Nehmen oder Geben getheilt, so gehen diejenigen vor, welche die ganze Part des oder der Setzenden für ihre alleinige Rechnung nehmen wollen, nur mit Ausnahme des Falles, wenn die Parte derjenigen, welche geben oder von dem Mehrheitsbeschluss zurücktreten wollen, mit den Parten des oder der Setzenden zusammengerechnet mindestens die Hälfte aller Parte der Rheder betragen, welche an der Beschlussfassung Theil genommen haben. In diesem Falle müssen diejenigen, welche die Part des oder der Setzenden für ihre alleinige Rechnung nehmen wollen, entweder auch noch die Parte der geben wollenden Rheder zum Setzungspreise nehmen oder ebenfalls ihre Parte geben oder von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktreten.

Tritt dieser Ausnahmefall ein, so hat der Korrespondentrheder sofort nach dem Eingange sämmtlicher Antworten auf die Setzungserklärung spätestens sofort nach Ablauf der im § 4 vorgeschriebenen bezüglichen Frist jedem Rheder, der nehmen will, genau schriftliche Mittheilung von den Antworten der einzelnen Rheder und beziehungsweise darüber zu machen, welche Rheder und aus welchen Gründen dieselben als von den Mehrheitsbeschlüssen zurückstehend anzusehen sind.

Auf diese Mittheilung hat der betreffende Rheder seine schliessliche Erklärung über die Setzung binnen einer — nach Massgabe des § 4 zu berechnenden — Frist von 8 Tagen abzugeben, widrigen Falls er als von dem Mehrheitsbeschlusse zurücktretend angesehen wird.

§ 6 Der Korrespondentrheder hat sofort nach dem Eingange oder Ausschluss der Gegenerklärungen der zur Mehrheit gehörenden Rheder die setzenden Rheder mit dem Ergebnisse des Setzungsverfahrens bekannt zu machen.

Nr. 6 abgeändert durch die Verordnung vom 22. Oktober 1869:

§ 7 Die Setzung führt nicht zur Auflösung der Rhederei, sondern nur zum Ausscheiden des bezüglichen Theils der Rheder. Der bei dem Schiffe bleibende Theil tritt rücksichtlich der zu

übernehmenden Parte in die laufenden Rechte und Verbindlichkeiten der Rhederei mit dem Zeitpunkte ein, in welchem die das Nehmen oder Geben zum Abschluss bringende Erklärung an den Korrespondentrheder abgegeben worden ist. Der Setzungspreis ist binnen 8 Tagen nach zugelegter Liquidation an den ausscheidenden Theil zu berichtigen, worauf das Schiff zu der freien Verfügung des Nehmers steht. Kann die Liquidation nicht unverzüglich beschafft werden, so wird dem Nehmer gegen genügsame Sicherheit die Verfügung über das Schiff freigegeben.

7. Diejenigen Rheder, welche sich an der fraglichen Abstimmung nicht betheiligt haben, bleiben mit ihrem Parte im Schiffe.

8. Hat die Mehrheit einen von der Minderheit ausgehenden Antrag abgelehnt, so ist eine Setzung aus diesem Grunde nur unter den Voraussetzungen statthaft, unter welchen nach dem Art. 473 Abs. 2 des H.G.B. der Verkauf des Schiffes durch die Mehrheit beschlossen werden darf. — Der Verkauf des Seeschiffes kann auch dann durch die Mehrheit beschlossen werden, wenn dasselbe in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat und die Schiffsmannschaft entlassen ist. Vergl. Art. 469 Abs. 2 des H. G. B.

Mit Rücksicht auf diese Bestimmungen ist die verbindliche Kraft des Art. 468 H.G.B. ausgeschlossen.*)

Zu beachten ist noch, dass das Recht, das Schiff zu setzen, nur der durch einen Majoritätsbeschluss „überstimmten Minderheit und den etwa bei der Abstimmung ordnungswidrig übergangenen Mitrhedern, welche sich dem Beschlusse nicht fügen wollen", zusteht, dagegen nicht auch solchen, welche ohne mitgestimmt zu haben, nach § 52 der Einführungs-Verordnung zum H.G.B. der Majorität hinzuzurechnen sind, vorausgesetzt natürlich, dass der Beschluss sich auf eine der in diesem Paragraphen berührten laufenden Angelegenheiten bezieht. Dagegen wird der Minderheit das Recht, von der Setzung des Schiffes Gebrauch zu machen, dadurch nicht entzogen, dass der Mehrheitsbeschluss bereits zur Ausführung gebracht ist; denn der § 2 der Verordnung vom 22. Oktober 1869 macht die Geltendmachung des Setzungsrechts nur abhängig von der Innehaltung einer bestimmten Frist, nicht aber davon, dass der dieselbe veranlassende Beschluss noch nicht ausgeführt ist, und aus dem § 3 ist nur zu folgern, dass bis zur Geltendmachung des Setzungsrechts der Beschluss der Majorität zur Ausführung gebracht werden kann, und dass die das Schiff ohne vorangegangene Erkundigung setzende Minorität sich der Gefahr aussetzt, mit dem Schiffe auch das Risiko der von der Majorität beschlossenen Unter-

*) § 55 der Einführ.-Verordn.: Der Art. 468 des H.G.B. tritt in Folge des § 53 dieser Verordnung nicht in Wirksamkeit.

nehmung übernehmen zu müssen, welche sie durch die Setzung gerade von sich abwenden wollte.*)

Art. 469.

Die Vertheilung des Gewinnes und Verlustes geschieht nach der Grösse der Schiffsparten.

Die Berechnung des Gewinnes und Verlustes und die Auszahlung des etwaigen Gewinnes erfolgt jedesmal, nachdem das Schiff in den Heimathshafen zurückgekehrt ist, oder nachdem es in einem anderen Hafen seine Reise beendigt hat, und die Schiffsmannschaft entlassen ist.

Ausserdem müssen auch vor dem erwähnten Zeitpunkte die eingehenden Gelder, insoweit sie nicht zu späteren Ausgaben oder zur Deckung von Ansprüchen einzelner Mitrheder an die Rhederei erforderlich sind, unter die einzelnen Mitrheder nach Verhältniss der Grösse ihrer Schiffsparten vorläufig vertheilt und ausgezahlt werden.

1. Wer Mitglied einer Rhederei ist, hat die Absicht, dadurch einen Gewinn zu erzielen. Er participirt eben so aber auch am Verlust, wie Abs. 1 bestimmt, nach dem Verhältniss, zu welchem er bei dem Rhederei-Betriebe betheiligt ist, d. h. nach der Grösse seiner Schiffspart. Der Anspruch auf jenen Antheil am Gewinn ist ein *ius quaesitum*, das dem Einzelnen auch nicht durch einen Majoritätsbeschluss entzogen werden kann. Von wirklichem Gewinn, von Reingewinn kann man aber immer erst reden nach vollständiger Beendigung eines Unternehmens, daher alsdann erst eine Rechnungslegung und Vertheilung des Gewinns korrekter Weise stattfinden darf. Und als beendet ist ein Unternehmen nur unter den in Abs. 2 des Artikels angegebenen Voraussetzungen anzusehen, weil, wie in der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde, „in allen anderen Fällen der Erfolg der einen beendigten Reise durch den Verlauf einer späteren immer noch geändert werden" kann (Prot. IV S. 1538 ff.).

2. Der Abs. 3 entzieht die Verfügung über den sich vorläufig herausstellenden Gewinn den Beschlüssen der Majorität und giebt jedem Mitrheder das Recht, auch trotz eines entgegenstehenden Majoritätsbeschlusses gerichtlich zu erzwingen, sowohl dass solcher Gewinn vertheilt werde, wenn und soweit er nicht durch die Unkosten des Unternehmens absorbirt wird, und dass dessen Vertheilung unterbleibe, wenn seine Verwendung hierzu erforderlich ist, wie auch der Korrespondentrheder die Auszahlung aus diesem letzteren Grunde verweigern darf.

3. Uebrigens wird weder durch Abs. 2 noch 3 verhindert, dass von der Majorität ein neues Unternehmen und die Zurückhaltung der zu diesem Behufe erforderlichen Gelder beschlossen wird (Prot. VI S. 2765). Denn wie jeder

*) So mit Recht das R.O.H.G. in Entsch. V Nr. 43 S. 189—195.

Mitrheder zur Fortsetzung des Rhedereibetriebes die dazu erforderlichen Zuschüsse zu leisten hat, soweit er nicht von dem ihm durch Art. 468 gegebenen Recht Gebrauch machen kann und will, so hat er zu diesem Behuf auch die Einbehaltung des ihm gebührenden Gewinns oder eines Theiles desselben sich gefallen zu lassen.

Art. 470.

Jeder Mitrheder kann seine Schiffspart jederzeit und ohne Einwilligung der übrigen Mitrheder ganz oder theilweise veräussern.

Ein gesetzliches Vorkaufsrecht steht den Mitrhedern nicht zu. Es kann jedoch die Veräusserung einer Schiffspart, in Folge welcher das Schiff das Recht, die Landesflagge zu führen, verlieren würde, rechtsgültig nur mit Zustimmung aller Mitrheder erfolgen. Die Landesgesetze, welche eine solche Veräusserung überhaupt für unzulässig erklären, werden durch diese Bestimmung nicht berührt.

Die Schiffspart ist nicht nur das äussere Zeichen für die Mitgliedschaft in der Rhederei, sondern sie ist auch ein Vermögensobjekt. Sie ist daher vererblich und veräusserlich. Und zwar ist der Veräusserungsbefugniss keine andere Schranke gesetzt, als dass durch deren Ausübung nicht die Rechte der übrigen Mitrheder geschmälert werden dürfen. Hierzu gehört natürlich auch das Recht, die Landesflagge, resp. heutzutage die Bundesflagge zu führen. Daraus, dass das Gesetz den Verkauf einer Schiffspart da, wo er die gedachte Wirkung haben würde, nur mit Zustimmung sämmtlicher Mitrheder gestattet, ist nicht zu folgern, dass zum Verkauf des ganzen Schiffes an Ausländer nicht ein Majoritätsbeschluss ausreiche, sondern Stimmeneinhelligkeit erforderlich sei; denn der Verkauf eines Schiffes durch Stimmenmehrheit ist schlechthin gestattet, und es berührt die Rechte der einzelnen Mitrheder in keiner Weise, ob diese Veräusserung an Inländer oder an Fremde geschieht, weil die Veräusserung des Schiffes in jedem Fall die Auflösung der Rhederei zur Folge hat, wogegen die Veräusserung einzelner Schiffsparten an Ausländer unter Umständen nachtheilige Folgen für die übrigen Mitrheder hat (Prot. IV S. 1546 f.).

Der Artikel hat nur ein gesetzliches Vorkaufsrecht der Mitrheder ausgeschlossen. Durch Privatdisposition, z. B. durch den Rhedereivertrag kann ein solches begründet werden (Prot. VIII S. 3724 f.).

Art. 471.

Der Mitrheder, welcher seine Schiffspart veräussert hat, wird, so lange die Veräusserung von ihm und dem Erwerber den Mitrhedern oder dem Korrespondentrheder nicht angezeigt worden ist, im Verhältniss zu den Mitrhedern noch als Mitrheder betrachtet und bleibt wegen aller vor dieser Anzeige begründeten Verbindlichkeiten als Mitrheder den übrigen Mitrhedern verhaftet.

Der Erwerber der Schiffspart ist jedoch im Verhältniss zu den übrigen Mitrhedern schon seit dem Zeitpunkte der Erwerbung als Mitrheder verpflichtet.

Er muss die Bestimmungen des Rhedereivertrages, die gefassten Beschlüsse und eingegangenen Geschäfte gleichwie der Veräusserer gegen sich gelten lassen; die übrigen Mitrheder können ausserdem alle gegen den Veräusserer als Mitrheder begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf die veräusserte Schiffspart gegen den Erwerber zur Aufrechnung bringen, unbeschadet des Rechts des Letzteren auf Gewährleistung gegen den Veräusserer.

1. Während die Art. 442 und 474 das Verhältniss des Veräusserers und des Erwerbers einer Schiffspart zu den Gläubigern der Rhederei reguliren, bezieht sich dieser Artikel auf das Verhältniss der gedachten Personen zu den Mitrhedern. Da die Uebertragung von Schiffsparten weder an irgend eine Form noch an die Zustimmung der übrigen Mitrheder gebunden ist, sich also auch durchaus ihrer Kenntnissnahme entzieht, so erscheint es nur naturgemäss, wenn das Gesetzbuch nicht gleich mit dieser Uebertragung auch das Verhältniss zwischen dem Veräusserer und den übrigen Mitrhedern gelöst sein lässt, sondern hierzu eine Anzeige des austretenden und des neueintretenden Mitrheders fordert. Es genügt nicht die Anzeige eines von beiden, sondern es wird die beider Kontrahenten gefordert, weil dieselbe wichtige Rechtswirkungen, und zwar verschiedene für die Letzteren hat, so dass der eine in der Folgezeit ein Interesse daran haben kann, dass die Anzeige stattgefunden, der andere, dass sie nicht stattgefunden hat.

2. Ueber die Form der Anzeige bestimmt der Artikel nichts, und daraus erhellt schon, dass die mündliche oder schriftliche Anzeige sowohl von den Kontrahenten, als auch von deren Vertretern erstattet werden kann, und hieraus wieder geht hervor, dass der eine Kontrahent sowohl für sich allein, als auch zugleich im Namen des andern die Anzeige machen kann, vorausgesetzt, dass er von diesem dazu beauftragt und diesen Auftrag nachzuweisen im Stande ist (Prot. VIII S. 3727).

3. Bis diese Anzeige gemacht ist, wird der Veräusserer immer noch als Mitrheder angesehen, sowohl in formeller, wie materieller Hinsicht, und zwar eben so wohl rücksichtlich der Forderungen, wie der Verbindlichkeiten der Rhederei. Bis zu diesem Augenblick gilt daher der veräussernde Mitrheder als stimmberechtigt und es ist seine Stimme bei den Beschlüssen der Rhederei in Betracht zu ziehen (Prot. IV S. 1549). Bis zu diesem Augenblick kann demselben der Gewinn der Rhederei ausgezahlt werden, denn die Bestimmung des Art. 441, wonach der Gewinn der laufenden Reise dem Erwerber gebührt, bezieht sich lediglich auf das Verhältniss von Veräusserer und Erwerber. Für die bis dahin von der Rhederei eingegangenen Verbindlichkeiten können sich die Mitrheder an den Veräusserer halten, der ihnen für

alle Folgezeit (d. h. auch nach der Anzeige) dafür aufzukommen hat (Prot. S. 1549. 1552), wennschon nach Art. 441 der Veräusserer, sobald er in Anspruch genommen., sich dieserhalb an den Erwerber halten kann.

4. Der Erwerber tritt nicht in alle Verbindlichkeiten seines Auktor ein, ja kann von der Rhederei auch nicht einmal für den Verlust der zur Zeit der Veräusserung laufenden Reise in Anspruch genommen werden, wohl aber für die in der Zeit nach der Erwerbung und nicht erst für die nach der Anzeige von dieser entstandenen Verbindlichkeiten. Dieser letztere Satz hat seinen Grund darin, dass der Eigenthümer einer Schiffspart Mitrheder, und demgemäss zur Leistung der zum Rhedereibetriebe erforderlichen Beiträge verpflichtet ist. Wollte man nun den Erwerber erst von der Anzeige an der Rhederei gegenüber verpflichten, so würde damit auch der Uebergang des Eigenthums an der Part bis zu diesem Moment aufgeschoben, und damit für diesen selbst eine bestimmte Form wieder eingeführt werden (Prot. IV S. 1555). Es sind demgemäss die einzelnen Verbindlichkeiten, welche sich bei Gelegenheit eines und desselben Unternehmens ergeben haben, gesondert zu betrachten, und es hat entweder der Veräusserer oder der Erwerber dafür aufzukommen, je nachdem dieselben vor oder nach der Uebertragung der Schiffspart entstanden sind.

5. Ausserdem hat der Erwerber die vor seinem Eintritt beschlossenen Unternehmungen für sich gelten zu lassen und hat die nachher dafür nothwendig werdenden und nachher ausgeschriebenen Beiträge zu leisten, während für die vorher beschlossenen aber noch nicht eingeforderten Beiträge der Veräusserer haftet (Prot. IV S. 1556 f.). Der Erwerber muss sich auch gefallen lassen, dass ihm von den Mitrhedern „wegen der Ansprüche gegen den Austretenden“ „Abzüge auf seinen Antheil“, d. h. bei einem auch später ihm auszuzahlenden Gewinn gemacht werden. Durch die Veräusserung und den Austritt eines Mitrheders darf nämlich die Lage der Rhederei nicht verschlechtert werden, darf keine Aenderung in den Rechten der übrigen Mitrheder eintreten, und so ist es nothwendig, dass dieselben ihr persönliches Forderungsrecht gegen den austretenden Mitrheder behalten, und ihnen die dingliche Sicherheit, die ihnen dessen Schiffspart und die hierauf fallenden Gewinnantheile gewähren, erhalten bleibt (Prot. S. 1552 f.).

Art. 472.

Eine Aenderung in den Personen der Mitrheder ist ohne Einfluss auf den Fortbestand der Rhederei.

Wenn ein Mitrheder stirbt oder in Konkurs geräth oder zur Verwaltung seines Vermögens rechtlich unfähig wird, so hat dies die Auflösung der Rhederei nicht zur Folge.

Eine Aufkündigung von Seiten eines Mitrheders oder eine Ausschliessung eines Mitrheders findet nicht statt.

Der Artikel zeigt, wie schon früher darauf hingewiesen (s. die Ausführungen zu Art. 456 S. 41), dass die Rhederei eine juristische Person, und keine Societät ist. Die Personen der Mitrheder sind völlig irrelevant, wie es auch irrelevant ist, ob dieselben vorübergehend oder dauernd verhindert sind, sich bei der Leitung der Angelegenheiten der Rhederei zu betheiligen. Daher geht auch die Schiffspart, d. h. nicht etwa nur der quote Theil des Schiffskörpers, sondern auch der entsprechende Antheil am Rhedereibetriebe auf die Erben über. Diese werden von selbst, ohne dass es einer darauf bezüglichen Erklärung oder einer Aufnahme von Seiten der übrigen Mitrheder bedürfte, Mitglieder der Rhederei an Stelle ihres Erblassers. In gleicher Weise geht die Schiffspart in die Masse des in Konkurs gerathenen Mitrheders über und wird von dieser, ganz wie von einem persönlichen Rheder veräussert.

Art. 473.

Die Auflösung der Rhederei kann durch Stimmenmehrheit beschlossen werden. Der Beschluss, das Schiff zu veräussern, steht dem Beschlusse der Auflösung gleich.

Ist die Auflösung der Rhederei oder die Veräusserung des Schiffes beschlossen, so muss das Schiff öffentlich verkauft werden. Der Verkauf kann nur geschehen, wenn das Schiff zu einer Reise nicht verfrachtet ist und in dem Heimathshafen oder in einem inländischen Hafen sich befindet. Ist jedoch das Schiff als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig (Art. 444) kondemnirt, so kann der Verkauf desselben, auch wenn es verfrachtet ist, und selbst im Auslande erfolgen. Soll von den vorstehenden Bestimmungen abgewichen werden, so ist die Zustimmung aller Mitrheder erforderlich.

1. Die Rhederei hört auf zu existiren mit dem Fortfallen ihres Subjekts und ihres Objekts, d. h. mit dem Fortfallen der mit juristischer Persönlichkeit begabten Personen-Vereinigung und mit dem Verluste des Schiffes. Die Personen-Vereinigung hört als juristische Person auf zu existiren, wenn die dieselbe bildenden physischen Personen in gültiger Weise, d. h. durch Stimmenmehrheit beschliessen, nicht mehr die juristische Person bilden zu wollen, d. i. die Auflösung der Personen-Mehrheit beschliessen. Ein Verlust des Schiffes lässt sich als vollständiger Untergang denken oder als ein Verlust desselben für die Rhederei. Dieser kann gleichfalls durch einen Beschluss der Letzteren herbeigeführt werden. Das Gesetz sagt, der Beschluss, das Schiff zu veräussern, steht dem Beschlusse der Auflösung gleich. Da nämlich die Rhedèrei aus einer subjektiven und einer objektiven Grundlage besteht, und ohne die sächliche Grundlage des Schiffes eben

so wenig, wie ohne Personenmehrheit gedacht werden kann, so bedeutet der Beschluss, das Schiff zu veräussern, die Auflösung der Rhederei. Natürlich hört die Rhederei auch auf zu existiren, sobald sämmtliche Parten in der Hand Einer Person vereinigt sind. Dann tritt an die Stelle einer Rhederei Ein Rheder.

2. Hinsichtlich des Auflösungsbeschlusses ist noch zu bemerken, dass er nicht mit dem faktischen Verhalten der Rhederei im Widerspruch stehen darf. Denn wenn nach demselben die Seefahrt fortbetrieben, das Schiff z. B. für eine neue Reise verchartert würde, so wäre darin der Beschluss zu sehen, den Auflösungsbeschluss zurückzunehmen (Prot. IV S. 1558) oder vielmehr die durch konkludente Handlungen zu erkennen gegebene Uebereinkunft, eine neue Rhederei mit sämmtlichen Voraussetzungen der früheren zu gründen.

3. Um die Interessen der einzelnen Mitrheder zu wahren, ist vorgeschrieben, dass, abgesehen vom Falle eines einstimmigen Beschlusses sämmtlicher Mitrheder, der Verkauf des Schiffes ein öffentlicher sein, der Regel nach nicht in einem auswärtigen Hafen und auch dann nicht, wenn das Schiff zu einer Reise verfrachtet ist, erfolgen soll (Prot. IV S. 1559). Die im Gesetze zugelassenen Ausnahmen von der Regel sind gleichfalls wieder durch das wohlverstandene Interesse der Rheder bedingt. Das Gesetz verbietet jedoch nur den Verkauf selbst, während das Schiff verfrachtet ist oder in einem auswärtigen Hafen liegt, nicht aber die Fassung des einen solchen anordnenden Beschlusses. Es ist dies um so weniger zweifelhaft, als die Fassung des Preussischen Entwurfs (Art. 410):

Die Rhederei kann mit Stimmenmehrheit ihre Auflösung und den Verkauf des Schiffes beschliessen, sofern dasselbe nicht zu einer Reise verfrachtet oder von der Reise bereits zurückgekehrt ist;

welche die Auffassung zuliess, als ob auch die Beschlussfassung über die Veräusserung eines Schiffes nicht zulässig wäre, so lange dasselbe abwesend, nicht adoptirt wurde, und dem auf der Hamburger Konferenz gestellten Antrage, „auszusprechen, dass die Majorität vor Heimkehr des Schiffes in die Heimath, also bevor dasselbe nochmals besehen, und sein Werth untersucht worden, nicht einmal den Beschluss fassen könne, dass das Schiff in der Heimath zu verauktioniren sei", keine Folge gegeben wurde (Prot. IV S. 1559). So hat auch das Reichs-Ober-Handels-Gericht entschieden in einem Falle, in welchem die Gültigkeit des Verkaufsbeschlusses nachträglich angefochten wurde, weil das Schiff zur Zeit, als derselbe gefasst war, verfrachtet in New-York gelegen hatte (Entsch. XIV Nr. 131 S. 418 ff.).

4. Nach Auflösung der Rhederei ist das Vermögen derselben, also der aus dem Verkauf des Schiffes gewonnene Erlös

und die etwa noch vorhandenen Baarbestände unter die Mitrheder zu vertheilen.

5. Wie die Liquidation zu erfolgen habe, bestimmt das Gesetz nicht. Es erklärt sich dies daraus, dass gewöhnlich die Auflösung der Rhederei nicht die Folge eines ausdrücklich diese aussprechenden, sondern die Veräusserung des Schiffes anordnenden Beschlusses ist. Alsdann ist aber die Rhederei erst aufgelöst mit der Ausführung dieses Beschlusses, d. h. mit dem Verkauf des Schiffes. Dieser findet aber regelmässig erst statt nach Beendigung einer Reise. Gewöhnlich werden daher die Geschäfte der Rhederei vollständig abgewickelt sein, wenn der Verkauf vorgenommen wird, so dass nach der Auflösung der Rhederei nur noch der Kauferlös unter die Mitrheder zu vertheilen ist. Sind jedoch nach Auflösung der Rhederei noch Geschäfte abzuwickeln, so muss dies von den einzelnen Mitrhedern geschehen, welche auch als Kläger und Beklagte im Prozess aufzutreten haben. Natürlich können dieselben sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, und zwar alle Rheder durch dieselben, ja auch durch einen und denselben. Dieser eine kann eben so gut der frühere Korrespondentrheder, wie jede andere Person sein; so jedoch dass seine Qualität als Korrespondentrheder jetzt weiter gar nicht in Betracht kommt. Dagegen ist es m. E. nicht richtig, wenn das Appellationsgericht zu Celle in einem Erkenntniss vom 28 Mai 1868 (Seuffert's Archiv XXIV Nr 70) annimmt, dass durch einen vor Auflösung der Rhederei gefassten Majoritätsbeschluss eine Liquidations-Kommission niedergesetzt werden könne, welche mit der gerichtlichen und aussergerichtlichen Vertretung der bisherigen Mitrheder betraut werde. Denn die Rhederei darf über ihre Sphäre nicht hinausgehen, und sie kann ihren Mitgliedern für die Zeit, wo diese aufgehört haben, Mitrheder zu sein, eben so wenig Mandatare ernennen, als irgend einer dritten Person.

Art. 474.

Die Mitrheder als solche haften Dritten, wenn ihre persönliche Haftung eintritt, nur nach Verhältniss der Grösse ihrer Schiffsparten.

Ist eine Schiffspart veräussert, so haftet für die in der Zeit zwischen der Veräusserung und der im Art. 471 erwähnten Anzeige etwa begründeten persönlichen Verbindlichkeiten rücksichtlich dieser Schiffspart sowohl der Veräusserer als der Erwerber.

1. Während das römische Recht bei mehreren Rhedern eines Schiffes einen Unterschied machte, ob sie alle zusammen die Seefahrt mit demselben persönlich betreiben oder durch einen *magister navis*, und im ersteren Falle jeden nur *pro rata parte* haften liess, im letzteren alle *in solidum*, und zwar selbst dann, wenn einer aus

ihrer Mitte zum *magister navis* bestellt war (*L. 1 § 25. L. 2. L. 3. L. 4 pr. § 1 De exercit. act. [14, 1]*; so lässt das H.G.B. der im neueren Seerecht überhaupt*) zur Geltung gelangten Richtung folgend für jeden der Mitrheder nur proratorische Haftung nach der Grösse seiner Schiffspart eintreten, vorausgesetzt, dass der Mitrheder „als solcher", d. h. lediglich auf Grund seiner Zugehörigkeit zur Rhederei und nicht auf Grund eines besonderen Verhältnisses, z. B. einer Uebereinkunft oder wegen eines Vergehens in Anspruch genommen wird (Prot. IV S. 1612 f.).

2. Hinsichtlich des Verhältnisses des Veräusserers und des Erwerbers einer Schiffspart dem Dritten gegenüber stellt das Gesetz dasselbe Prinzip auf, wie den Mitrhedern gegenüber. Wie diesen der Veräusserer bis zur Anzeige von der stattgehabten Veräusserung haftet, und erst hierdurch frei wird, der Erwerber bereits von der Veräusserung an, während der Zeit von der Veräusserung bis zur Anzeige davon die Rhederei zwei Schuldner hat, Veräusserer und Erwerber, so kann sich auch der dritte Gläubiger während des gedachten Zeitraumes sowohl an den einen, wie an den anderen halten.

Art. 475.

Die Mitrheder als solche können wegen eines jeden Anspruchs, ohne Unterschied, ob dieser von einem Mitrheder oder von einem Dritten erhoben ist, vor dem Gerichte des Heimathshafens (Art. 435) belangt werden.

Diese Vorschrift kommt auch dann zur Anwendung, wenn die Klage nur gegen einen Mitrheder oder gegen einige Mitrheder gerichtet ist.

Art. 476.

Auf die Vereinigung zweier oder mehrerer Personen, ein Schiff für gemeinschaftliche Rechnung zu erbauen und zur Seefahrt zu verwenden, finden die Art. 457, 458, 467, der letztere mit der Massgabe Anwendung, dass er zugleich auf die Baukosten zu beziehen ist, desgleichen die Art. 472 und 474 und, sobald das Schiff vollendet und von dem Erbauer abgeliefert ist, ausserdem die Art. 470, 471 und 473.

Der Korrespondentrheder (Art. 459) kann auch schon vor Vollendung des Schiffes bestellt werden; er hat in diesem Fall sogleich

*) Die französische Jurisprudenz lässt gleichfalls die Mitrheder nur *pro rata* haften (*Caumont, dictionnaire p. 225 n. 57*). Auch nach englischem Recht ist der Mitrheder nur verpflichtet, sich *pro rata* seiner Schiffspart belangen zu lassen. Versäumt er jedoch die hierauf gerichtete *plea in abatement* geltend zu machen, so kann Verurtheilung auf den ganzen Betrag der Schuld erfolgen (*Abbott, treatise p. 86*).

nach seiner Bestellung in Bezug auf den künftigen Rhedereibetrieb die Rechte und Pflichten eines Korrespondentrheders.

1. Das Gesetz hat nicht im Auge eine Personen-Vereinigung, die sich lediglich zu dem Zwecke gebildet hat, ein einzelnes Schiff oder mehrere zum Verkauf zu erbauen, sondern eine Gesellschaft, welche den gemeinsamen Erwerb durch Seefahrt bezweckt und zu diesem Behufe sich ein Schiff erbauen lässt (Prot. IV S. 1499. S. 1638). Auf eine solche Gesellschaft lässt sich nun nicht einfach der Begriff der Rhederei anwenden, weil diese das Schiff als Grundlage voraussetzt; sie ist vielmehr lediglich eine civilrechtliche Societät. Das Gesetzbuch hat jedoch auf dieselbe, da „der Zeitpunkt, in welchem der Bau des Schiffes vollendet" ist, und der „Schifffahrtsbetrieb" beginnt, „in sehr vielen Fällen nicht zu ermitteln" ist, „sondern die den Bau und den Schifffahrtsbetrieb betreffenden Geschäfte nicht selten in einander greifen", die für die Rhederei geltenden Grundsätze, soweit sie hier überhaupt anwendbar sind, zur Anwendung gebracht (Prot. IV S. 1642. 1654); die über das Recht der Mitrheder zur Veräusserung ihrer Parten, das Verhältniss des Veräusserers und des Erwerbers einer Schiffspart zu den übrigen Mitrhedern und über die Auflösung der Rhederei freilich nur für den Fall, dass das Schiff fertig geworden, und der Betrieb beginnen kann (Prot. IV S. 1647). In diesem Falle ist nämlich mit der vollendeten dinglichen Unterlage die Rhederei bereits ausgebildet, denn dass das Schiff momentan zum Erwerbe gebraucht wird, fordert das Gesetzbuch für den Begriff der Rhederei überhaupt nicht.

2. Was die Anwendung des Art. 458 betrifft, so würde unter den Begriff einer Abänderung des Rhedereivertrages gehören und demgemäss Stimmeneinhelligkeit erfordern der Beschluss, das Schiff grösser zu bauen, als von vorn herein veranschlagt war, und demgemäss auch höhere Beiträge, als die ursprünglich festgesetzten von den einzelnen Theilnehmern einzufordern (Prot. IV S. 1645). Das *consolato del mare (c. 48)* hatte zwar den entgegengesetzten Grundsatz, doch wurde dieser später allgemein beseitigt (Pöhls, Seerecht I S. 100).

3. Der — wie gewöhnlich durch Majoritätsbeschluss zu wählende — Korrespondentrheder hat nicht für die lediglich durch den Bau des Schiffes veranlassten Geschäfte die Stellung eines Vertreters der Gesellschaft, sondern nur für die auf den Rhedereibetrieb bezüglichen. Die Abschliessung des Vertrages mit dem Schiffsbaumeister, der Ankauf von Baumaterialien und Aehnliches ist nicht Sache des Korrespondentrheders, wohl aber der mit Rücksicht auf die nahe bevorstehende Vollendung des Schiffes erforderliche Ankauf von Proviant und sonstigen Ausrüstungsgegenständen, der Abschluss von Frachtverträgen u. s. w. (Prot. IV S. 1641). Natürlich kann der Korrespondentrheder durch

eine besondere Vereinbarung der Gesellschaft, z. B. den Rhedereivertrag zugleich als Bevollmächtigter derselben für den Schiffsbau bestellt werden; und es kann dies auch durch die Majorität der Mitglieder geschehen, wenn derselben dieses Recht durch den Rhedereivertrag eingeräumt ist. In dieser Eigenschaft hat derselbe den Bau zu überwachen, den Baumeister mit den etwa erforderlichen Anweisungen zu versehen und etwaige beim Bau nothwendige Rechtsgeschäfte abzuschliessen, auch die nöthigen Beiträge zu den Baugeldern, wenn dieselben nicht auf ein Mal, sondern ratenweise eingezahlt werden, auszuschreiben und einzukassiren und die Baurechnung zu führen (Prot. IV S. 1642). Allein diese Obliegenheiten kommen demselben nicht als Korrespondentrheder, sondern als besonders bestellten Bevollmächtigten der Mitrheder zu.

Art. 477.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältniss zu Dritten als Rheder angesehen.

Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche, und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

1. Das römische Recht versteht, wie schon oben (S. 31) hervorgehoben, unter dem *exercitor navis* eben so wohl den Eigenthümer, als den, welcher mit einem fremden Schiff dem Erwerbe durch Seefahrt nachgeht, — den, der *a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum* — und es sind in der That „die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiffe Frachtgeschäfte“ vornimmt, „in Nichts verschieden von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff miethet und mit demselben Frachtgeschäfte betreibt“ (Prot. IV S. 1497). So erklärt sich die Anwendung der für den Ersteren gegebenen gesetzlichen Bestimmungen auf den Letzteren. Natürlich kann nicht jeder, der mit einem fremden Schiff in irgend einer Weise Frachtgeschäfte macht, an die Stelle des Rheders gesetzt werden, so nicht der, welcher für eine einzelne Reise ein Schiff gemiethet hat, selbst wenn er es in diesem Falle nicht selbst beladen, sondern wieder an Andere auf Stückgüter verfrachten will, eben so wenig aber der, welcher auf eine bestimmte Zeit ein Schiff gemiethet hat, um dasselbe, je nachdem es die Gelegenheit fordert, auf Stückgüter oder auch im Ganzen an andere Personen zu verchartern, vorausgesetzt, dass der Kapitän nicht sein Angestellter und Untergeordneter ist, sondern den Befehlen des Schiffseigenthümers untergeben bleibt. Der hier vor-

liegende Fall ist vielmehr der, wo jemand das Schiff eines Anderen durch einen Miethskontrakt oder einen sonstigen Vertrag unter seine Verfügung gebracht hat und es für sich fahren lässt, dabei, wenn er das Schiff nicht selbst führt, den Schiffer unter seiner Direktion hat und überhaupt die für die Expedition erforderlichen Dispositionen selbst ertheilt (Prot. IV S. 1656 f. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. April 1867 bei Kierulff, Sammlung III S. 356). Nicht in Betracht kommt es, ob der Schiffer von dem Miether des Schiffes selbst angestellt ist, oder ob der des Eigenthümers auf dem Schiffe bleibt, „damit der Letztere noch einige Garantie für eine entsprechende Behandlung des Schiffes behält"; denn auch in diesem Falle repräsentirt der Schiffer nicht mehr den Eigenthümer und führt nicht in dessen Namen die Frachtkontrakte aus.

2. Wenn das Gesetzbuch einen solchen Miether im Verhältniss zu dritten Personen als Rheder betrachtet, so ist das von den Rechten und Pflichten zu verstehen, welche als Folge des Rhedereibetriebes („der Verwendung" des Schiffes „zum Erwerb durch die Seefahrt") erscheinen, nicht aber von denen, welche lediglich als Folge des Schiffseigenthums erklärt werden können. Es wird daher einem solchen Miether das Recht zur Veräusserung des Schiffes nur unter der Voraussetzung zustehen, unter der auch der Schiffer dazu berechtigt ist. In allen anderen Fällen würde der Eigenthümer zur Vindikation befugt sein (Prot. IV S. 1659. VIII S 3740 f.). Da ein solcher Miether aber dritten Personen gegenüber alle Rechte und Pflichten eines Rheders hat, demgemäss alle derartigen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen darf, so kann der, welcher sich mit demselben in Rechtsgeschäfte einlässt, beim Vorhandensein der sonstigen Voraussetzungen auch die Rechte eines Schiffsgläubigers, also ein Pfandrecht am Schiffe selbst bekommen. Die Geltendmachung dieses Rechts kann der Eigenthümer nicht hindern, wenn sich nicht der Gläubiger *in mala fide* befand, d. h. demselben nicht bewusst war, dass die Verwendung des Schiffes von Seiten des Ausrüsters eine unbefugte gewesen (Prot. IV S. 1661). Dass der Eigenthümer diese *mala fides* des Gläubigers nachzuweisen, und nicht umgekehrt der Gläubiger seine *bona fides* darzuthun hat, ist den allgemeinen Rechtsprinzipien konform, nach denen *quisquis praesumitur bonus, donec probetur contrarium.*

3. Der Grund dieser Bestimmung ist ein ähnlicher, wie der, welcher für das Auflassungsprinzip im deutschen Immobiliarsachenrecht massgebend gewesen. Wie hier die Rücksicht auf den Realkredit bewirkt, dass dem Inhalte des Grund- und Hypothekenbuchs unbedingt *publica fides* beigemessen wird, und das Recht dessen aufrecht zu erhalten ist, der dasselbe von dem durch jenes als Eigenthümer oder Hypothekengläubiger Nachgewiesenen erworben hat, ohne Rücksicht darauf, ob dieser in Wahrheit Eigenthümer

oder Hypothekengläubiger ist, so hat das Interesse der Sicherheit der Seeschifffahrt es veranlasst, dass hinsichtlich der von dritten Personen erworbenen Rechte der stets als Eigenthümer des Schiffes, also auch zur Einräumung von Rechten an demselben befugt angesehen wird, der die Disposition über das Schiff hat. Häufig nämlich ist es für den, welcher mit einem Schiffsführer ein Rechtsgeschäft abschliesst, äusserst schwierig, unter Umständen ganz unmöglich, festzustellen, ob der Schiffer als Vertreter des Eigenthümers oder eines Miethers des Schiffes handelt (Prot. IV S. 1662).

DRITTER TITEL.

Von dem Schiffer.

Art. 478.

Der Führer des Schiffes (Schiffskapitän, Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, insbesondere für den Schaden, welcher aus der Verletzung der in diesem und den folgenden Titeln ihm auferlegten Pflichten entsteht.

1. Der Führer eines Schiffes, in der kaufmännischen und seemännischen Sprache „Kapitän," in der amtlichen Sprache in Deutschland, wo man diese Bezeichnung für den Befehlshaber eines Kriegsschiffes reservirt, „Schiffer" genannt, kann alleiniger Eigenthümer des Schiffes, oder Eigenthümer einer Schiffspart, oder weder das Eine, noch das Andere, sondern blos Angestellter des Rheders oder der Rhederei sein. Die Regel ist die, dass der Kapitän Eigenthümer einer Part, also Mitrheder ist. Indess wird hierdurch sein Verhältniss als Schiffsführer, abgesehen etwa von der Bestimmung des Art. 522 nicht alterirt. Das H.G.B. hat lediglich den Schiffer als Angestellten des Rheders resp. der Rhederei im Sinne. Einzig und allein auf diesen anwendbar sind aber nur die Bestimmungen, welche von dem Verhältniss des Schiffers zum Rheder und der Rhederei handeln (Art. 495—503. Art. 513—526), nicht aber die, welche das Verhältniss desselben zu den Ladungsbetheiligten betreffen (Art. 504—511) und die, welche die allgemeinen Pflichten enthalten, die dem Schiffer mit Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt und im Interesse sämmtlicher bei derselben Betheiligten auferlegt sind (Art. 478—493).

2. Die von dem Schiffer zu bethätigende Sorgfalt ist dieselbe, welche überall da vorkommt, wo das H.G.B. einen besonderen Grad der zu prästirenden Diligenz fordert, nämlich *diligentia diligentis patrisfamilias* mit der Massgabe, dass jede Verletzung der durch das Gesetz oder die Anschauungen der Berufsgenossen dem Schiffer auferlegten Pflichten unter den Begriff der von demselben zu prästirenden *culpa levis* fällt.

Das Gesetzbuch hat selbst eine Reihe von Obliegenheiten des Schiffers aufgeführt. Hiermit ist jedoch nur eine Exemplifizirung der Handlungsweise eines ordentlichen Schiffers beabsichtigt. Die Nichtbeobachtung dieser Obliegenheiten hat keine Strafe zur Folge, aber sie begründet ohne Weiteres den Begriff einer zu prästirenden *culpa* (Prot. IV S. 1929. VIII S. 3748). Welche sonstigen Handlungen oder Unterlassungen eine *culpa* des Kapitäns begründen, darüber entscheidet richterliches Ermessen, nöthigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen. Natürlich ist hierbei eine bestimmte Handlung oder Unterlassung nicht immer ohne Weiteres *culpa*, sondern es kommt auf die besonderen Umstände des Falls an. Es wird noch nicht unter den Begriff der *culpa* fallen, wenn der Schiffer nicht ängstlich den üblichen Kurs für eine bestimmte Reise einhält, wohl aber wenn derselbe einen Umweg macht, oder Häfen anläuft, etwa um dort seine Privatangelegenheiten zu besorgen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 13. Oktober 1870 bei Kierulff, Samml. VI S. 482), eben so wenn der Schiffer trotz der ihm bekannten Blokade des Bestimmungshafens seine Reise dorthin fortsetzt und nicht entweder nach dem Abgangshafen zurückgeht oder in einen Zwischenhafen einläuft (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 299).*) Dagegen wird man es nicht unbedingt für ein Versehen des Kapitäns halten können, wenn er, obwohl er weiss, dass seine Flagge oder das von ihm geführte Gut unfrei geworden, doch seine Fahrt fortsetzt,**) sondern nur, wenn die Gefahr nahe liegt, vom Feinde aufgebracht zu werden, z. B. wenn er sich in Gewässer begiebt, in denen sich feindliche Kreuzer befinden. Ferner wird natürlich in den Gewässern, in denen eine gesetzliche Zwangspflicht der Zuziehung eines Lootsen besteht, die Unterlassung dieser Zuziehung als *culpa* des Kapitäns aufzufassen sein, nicht aber ohne Weiteres in einem s. g. Lootsfahrwasser, d. h. da, wo man sich gewöhnlich eines Lootsen bedient, oder wo die Vorsicht dies zu gebieten scheint,***) sondern nur dann, wenn weder er selbst,

*) Aeltere und neuere Seerechte enthalten auch eine ausdrückliche dahin zielende Vorschrift: § 1686 Preuss. A.L.R. II, 8. *Code de comm. art. 279.* Eine solche fand sich auch im Preuss. Entw. des H.G.B. Art. 427. Sie wurde in das H.G.B. nicht aufgenommen, um den Schiffer in der Wahl der zweckdienlich scheinenden Mittel nicht einzuengen: Prot. IV S. 1867 f.

**) Der Preuss. Entw. Art. 425 — wie auch das Pr. A.L.R. (§ 1687 II, 8) — hatte in diesem Falle gleichfalls dem Schiffer Einlaufen in einen heimischen oder neutralen Hafen vorgeschrieben. Vergl. Prot. IV S. 1866 f.

***) Die generelle Vorschrift des Preuss Entw. Art. 428, stets einen

noch eine andere Person der Schiffsbesatzung von den Eigenthümlichkeiten des Gewässers genügende Kunde hat (Entsch. des R.O.H.G. XI S. 331 ff.)*)

3. Wenn aber nach dem Gesetz der Schiffer auch für *omnis culpa* haftet, so kann durch einen Vertrag der Betheiligten diese Verhaftung auf *culpa lata*, ja auf *dolus* allein beschränkt werden *(L. 23 De R. J. [50, 17]. L. 1 § 10 Depositi [16, 3])*, denn nur die vertragsmässige Ausschliessung des Haftens für *dolus* ist als *contra bonos mores* verboten, und in dieser Hinsicht kann man nicht die *culpa lata* dem *dolus* für gleichgestellt erachten. (So auch Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. Mai 1856 in Seuffert's Archiv XI Nr. 86.)

Art. 479.

Diese Haftung des Schiffers besteht nicht nur gegenüber dem Rheder, sondern auch gegenüber dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, dem Reisenden, der Schiffsbesatzung und demjenigen Schiffsgläubiger, dessen Forderung aus einem Kreditgeschäft (Art. 497) entstanden ist; insbesondere dem Bodmereigläubiger.

Der Schiffer wird dadurch, dass er auf Anweisung des Rheders gehandelt hat, den übrigen vorgenannten Personen gegenüber von der Haftung nicht befreit.

Durch eine solche Anweisung wird auch der Rheder persönlich verpflichtet, wenn er bei Ertheilung derselben von dem Sachverhältniss unterrichtet war.

1. Abweichend vom römischen Recht, welches neben dem Rheder auch den *magister navis* aus den von ihm seiner Vollmacht gemäss abgeschlossenen Geschäften in Anspruch nehmen lässt, bleibt nach dem jetzt geltenden Recht in Folge des Prinzips der direkten Stellvertretung der Schiffer aus den von ihm als Vertreter des Rheders abgeschlossenen Geschäften von jeder persönlichen Haftbarkeit frei. Trotzdem hat das Gesetzbuch eine Verhaftung des Schiffers wegen Versehen nicht nur dem Rheder, sondern auch gewissen Personen gegenüber, mit denen er als Vertreter des Ersteren in kontraktlichen Beziehungen steht, statuirt. Diese Verhaftung darf jedoch nicht analog auf andere Personen ausgedehnt werden, zu denen der Schiffer in einem ähnlichen Verhältniss steht. Um dies zu verhüten,**) hat man eine generelle Bezeichnung vermieden und die einzelnen Personen-Kategorien besonders aufgeführt (Prot. IV S. 1928 f., VI S. 2615. S. 2860). Wenn aber auch der Schiffer diesen genannten Personen für allen Schaden haftet, der ihnen aus einer Pflichtverletzung von seiner

Lootsen an Bord zu nehmen, wo „Gesetz, Gewohnheit oder Vorsicht es gebieten," wurde gestrichen: Prot. IV S. 1781 ff.

*) Ueber das Verschulden bei Schiffskollisionen s. Art. 736.

**) Speziell um die Frage, in wie fern „der Assekuradeur den Schiffer zu belangen befugt sei," nicht zugleich mit zu entscheiden.

Seite erwachsen ist, so kann man demselben doch nicht zumuthen, bei seinen Handlungen die möglichen Beziehungen dieser Personen zu anderen in Betracht zu ziehen und unter Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse zu erwägen, ob nicht aus einer Handlung oder Unterlassung denselben ein Nachtheil erwachsen könne. Der Schiffer haftet daher z. B. nicht für den Nachtheil, der den Befrachtern dadurch zugefügt ist, dass durch eine von ihm vorgenommene Handlung ihnen Kosten erwuchsen, deren Erstattung sie nicht von ihren Versicherern verlangen können, während er eine andere Handlung hätte vornehmen können, die nur erstattungsfähige Kosten in ihrem Gefolge gehabt haben würde. Man darf demselben vielmehr nur zumuthen, solche Verhältnisse in Betracht zu ziehen, über deren Vorhandensein und Beschaffenheit er ein sicheres Urtheil hat (Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 19. Juli 1851 in Seuffert's Archiv VI Nr. 247).

2. Die Bestimmung des Abs. 2 erklärt sich daraus, dass der Schiffer Sachverständiger ist und daher wissen muss, dass er durch Verletzung der ihm obliegenden Pflichten möglicherweise Leben und Vermögen der im Artikel genannten Personen gefährdet. Die darauf hinauslaufende Anweisung der einen derselben kann ihn daher nur von der Inanspruchnahme dieser einen Person, nicht aber von der der übrigen befreien. Denn der *dolus* oder die *culpa*, deren sich jemand gegenüber einer bestimmten Person schuldig macht, wird dadurch nicht beseitigt, dass dieselbe durch eine andere Person provozirt ist. Dass der Schiffer der Angestellte des Rheders ist und dessen Anweisungen Folge zu leisten hat, bewirkt hierin keine Aenderung, denn diese Pflicht erstreckt sich nicht auf solche Anordnungen, die auf Rechtsverletzungen hinauslaufen (Prot. VIII S. 3813).

3. Dass der Rheder, wenn der Schiffer auf seine Anordnung hin sich eine Rechtsverletzung hat zu Schulden kommen lassen, gleichfalls haftet, ist dadurch bedingt, dass hier mit dem Verschulden des Schiffers auch ein eigenes Verschulden des Rheders konkurrirt. Es genügt jedoch, um diese Verhaftung des Rheders zu begründen, nicht, dass der Letztere dem Schiffer eine derartige Anweisung hat zukommen lassen, sondern es ist nothwendig, dass die Handlung oder die Unterlassung des Schiffers, welche die Rechtsverletzung enthält, auch wirklich die Folge der Anordnung des Rheders ist (Prot. VIII S. 3814 f.). Es ist übrigens Sache des Schiffers, den Rheder, wenn er ihm eine Anweisung der in Rede stehenden Art ertheilt, über den Sachverhalt zu unterrichten. Unterlässt er dies, so haftet er, weil er eben hierdurch sich gleichfalls ein Versehen zu Schulden kommen lässt, auch dem Rheder, mit Ausnahme natürlich des Falles, wo Letzterer ohne Weiteres in der Lage war, sich über den Sachverhalt selbst zu orientiren.

Art. 480.

Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, dass das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt ist, und dass die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

1. Dem Schiffer wird es zur Pflicht gemacht, für die gehörige Ausrüstung und Einrichtung des Schiffes zu sorgen Im Heimathshafen darf er zwar die hierzu erforderlichen Rechtsgeschäfte nur im Auftrage des Rheders vornehmen (Art. 495). Daraus fotgt jedoch nicht, dass derselbe seiner Pflicht Genüge geleistet, wenn er den Rheder auf die zur Ausrüstung erforderlichen Gegenstände aufmerksam gemacht und deren Anschaffung von ihm verlangt hat. Hierdurch wird er, wenn er ohne die gehörige Ausrüstung des Schiffes in See geht, und daraus ein Schaden entsteht, nur frei von der Verhaftung gegenüber dem Rheder, nicht aber den übrigen in Art. 479 genannten Personen (Prot. IV S. 1755).

2. Was die gehörige Einrichtung des Schiffes anlangt, so erörtern frühere Schriftsteller sehr ausführlich die Frage, ob der Schiffer für den durch Ratten oder Mäuse an den Waaren angerichteteu Schaden hafte, wenn er keine Katzen auf dem Schiffe gehalten (Pöhls, Seerecht II S. 469f. und die daselbst Citirten). So viel ist entschieden zu behaupten, dass der Schiffer für die gehörige Reinigung des Schiffes zu sorgen hat, bevor er die neue Ladung einnimmt. Lässt sich aber wegen der Kürze der Zeit oder aus anderen Gründen bis dahin die Vertilgung des Ungeziefers nicht erreichen, so hat derselbe die geeigneten Mittel anzuwenden, um die verladenen Waaren vor Beschädigung durch dasselbe zu schützen. Thut er dies nicht, so macht er sich einer *culpa* schuldig.

3. Unter gehöriger Bemannung und Verproviantirung ist eine solche zu verstehen, wie sie auf Reisen der gerade in Frage stehenden Art üblich ist; auf möglicher Weise bei derselben eintretende ausserordentliche Unglücksfälle und Verzögerungen hat der Schiffer dabei keine Rücksicht zu nehmen.

Art. 481.

Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

Er hat dafür zu sorgen, dass das Schiff nicht überladen, und dass es mit dem nöthigen Ballaste und der erforderlichen Garnirung versehen wird.

1. Die in den Art. 480—490 angegebenen Vorschriften enthalten eine Illustrirung der von einem ordentlichen Schiffer zu fordernden Handlungsweise. Dies ist auch für die Fassung und die Auslegung der einzelnen Bestimmungen von Wichtigkeit. Der Schiffer hat daher zu sorgen für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, nicht aber (wie der preuss. Entw. Art. 413 festsetzte) für zweckmässige Stauung (d. h. absolut gute Stauung: Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 265) der Waaren, so dass eine schlechte Stauung ohne Weiteres ein Verschulden des Schiffers involvirte (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 264). Die von ihm zu prästirende Diligenz fordert daher nicht unbedingt, dass die Stauung gerade der (wenn auch ihm selbst unbekannten) Beschaffenheit der verladenen Güter, sondern nur, dass dieselbe dem bisher „allgemein von Seeleuten beobachteten Verfahren“ entsprach, wobei auch noch auf den Umstand Rücksicht zu nehmen ist, ob dem Schiffer der Inhalt bestimmter Gefässe bekannt gewesen ist, resp. hat bekannt sein müssen.*) Unter der hieraus sich ergebenden Beschränkung hat er die verschiedenen Güter derartig im Schiffe unterzubringen, dass eins das andere nicht beschädige**) und ferner, dass sie nicht selbst durch die Reise (z. B. durch das Eindringen von Seewasser) leiden. Er muss daher die Güter wohl befestigen, dass sie bei stärkerer Bewegung des Schiffes nicht hin und her geworfen werden können (Pöhls, Seerecht II S. 441 f.).

2. Von der Verhaftung wird der Schiffer nicht befreit, wenn die Stauung, wie die Garnirung durch besondere Stauer, „Zwangsstauer,“ d. h. vereidigte Stauer, die der Schiffer nach den Gesetzen des Ladungsortes zu nehmen verpflichtet ist, besorgt wird. Denn auch in diesem Falle bleibt er „Herr der Stauung,“ die er zu überwachen und zu leiten hat. Und nur dann würde er nicht haften, wenn er nachweisen könnte, dass die Stauung ungeachtet seiner rechtzeitigen Einsprache und „ohne dass er eine Abhülfe finden konnte, unzweckmässig vorgenommen worden“ (Prot. IV S. 1756 VIII S. 3750. Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 11. Februar 1852 — Ullrich, Samml. Nr. 49 — vom 27. August 1859 — Seebohm, Samml. Nr. 95 — Entsch. des R.O.H.G. vom 4. Dezember 1875 — XIX S. 265 f. —). Dasselbe ist zu sagen, wenn die Stauung durch die eigenen Stauer des Befrachters erfolgte.***) Allerdings würde der Schiffer in diesem Falle befreit,

*) Wenn er z. B. leckende Waaren an einer Stelle aufstaute, wo sie andere Waaren beschädigten.

**) Es würde z. B. eine mangelhafte Stauung sein, wenn zerbrechliche Waaren so gestaut waren, dass beim Einladen oder bei der Löschung nothwendiger Weise schwere Güter darüber hinweggerollt werden müssten (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 17. März 1851 bei Ullrich, Samml. Nr. 14), oder wenn auf Gebinde Güter von grösserem Gewicht gestaut waren, als gute Gebinde der in Rede stehenden Art tragen konnten (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 3. Juli 1873 in der Hamb. Handelsger. Zeit. von 1874 Nr. 10).

***) Namentlich bei Petroleum-Ladungen kommt es vor, dass auf Grund

wenn er gegen die mangelhafte Stauung resp. Garnirung remonstrirt und dieselbe eventuell zur Kenntniss der Ablader gebracht hätte, und trotzdem von diesen die bemängelte Art der Stauung oder Garnirung angeordnet oder gutgeheissen wäre (Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 12. Januar 1857, vom 14. September 1857 — Ullrich, Samml. Nr. 290. 339 —, vom 12. Juni 1873. Erk. des Oberger. zu Hamb. vom 11. Juli 1873 — Goldschmidt, Zeitschr. XIX S. 229 f. —, Erk. des O.A.G. zu Berlin vom 18. Febr. 1870 — Seuffert's Archiv XXIV Nr. 71. — Entsch. des R.O.H.G. vom 4. Dezember 1875 XIX S. 266—268). Denn in diesem Falle hat der Schiffer die ihm überhaupt mögliche Diligenz gewahrt. Doch würde auch dieser Umstand den Schiffer unbedingt nur dem Empfänger gegenüber befreien, der lediglich im Interesse des Befrachters die Ladung erhielt,*) einem anderen gegenüber aber nur in dem Falle, wenn er einen hierauf bezüglichen Vorbehalt im Konnossement (nach Art. 659) gemacht hätte. (Vgl. Entsch des Hamb. Handelsger. vom 9. Juli 1851 — Ullrich, Samml. Nr. 26 —, Hamb. Handelsger. vom 12. Juni 1873, Oberger. vom 11. Juli 1873 — Goldschmidt, Zeitschr. a. a. O. S. 230 f.) Und in jedem Falle haftet der Schiffer den Rhedern und der Schiffsbesatzung, wenn durch die schlechte Stauung das Schiff oder die Besatzung Schaden erlitten hat (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 268).

3. Die Garnirung besteht zumeist aus Planken, womit die inwendigen Seiten des Schiffes belegt werden. Es geschieht dies, um von den Waaren das Wasser abzuhalten, welches regelmässig in das Schiff eindringt, dann aber auch, wenn das Schiff schwer geladen hat, damit der Schwerpunkt desselben nicht zu tief zu liegen kommt und das Schiff zu steif wird. Im letzteren Falle besteht die Garnirung meist aus Reiserbündeln und ähnlichen leichten Gegenständen. Der Schiffer lässt sich nun ein Versehen zu Schulden kommen, nicht nur wenn er es ganz unterlässt, das Schiff mit einer Garnirung zu versehen und statt derselben auf den Boden des Schiffes gleich gewisse Güter — ohne Genehmigung des Abladers derselben**) — legt, von denen er annimmt, dass sie durch das Seewasser nicht leiden werden, sondern auch, wenn er zur

einer besonderen Bestimmung der Chartepartie die Beaufsichtigung der Stauung durch autorisirte Inspektoren, welche die Befrachter zuzuziehen haben, erfolgt. Es soll dadurch in höherem Masse für zweckmässige und sorgfältige Stauung gesorgt werden, als wenn deren Beaufsichtigung dem Schiffer überlassen wäre. Das R.O.H.G. sieht in solcher Vereinbarung eine vertragsmässige Beschränkung der gesetzlich dem Schiffer obliegenden Verpflichtung in dem im Text angegebenen Sinne (Entsch. XIX S. 266 ff.).

*) Wollte ein solcher sich auf den vorbehaltlosen Inhalt des Konnossements berufen, so würde der Schiffer ihm die *exceptio doli* aus der Person des Abladers entgegensetzen können, indem derselbe einen Anspruch geltend machte, welchen der letztere nicht erheben dürfte.

**) Mit Genehmigung desselben kann es natürlich geschehen, und es kommt vor, dass der Befrachter gegen Erlass eines Theils der üblichen Fracht oder auch gegen Erlass der Fracht überhaupt dem Schiffer gestattet, gewisse Güter zur Garnirung zu verwenden.

Garnirung eine Substanz verwendet, welche vom Wasser durchzogen wird (z. B. wie in dem citirten Erkenntniss des O.A.G. zu Berlin gebrannte Thonerde, die veräussert werden sollte), so dass die Feuchtigkeit sich den Gütern mittheilt.

Art. 482.

Wenn der Schiffer im Auslande die dort geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Desgleichen hat er den Schaden zu ersetzen, welcher daraus entsteht, dass er Güter ladet, von welchen er wusste oder wissen musste, dass sie Kriegskontrebande seien.

1. Die Bestimmung des Abs. 1 wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass die Handlung, wodurch die ausländischen Polizei-, Steuer- oder Zollgesetze verletzt werden, durch den Schiffer und den, welcher Ersatz des dadurch erlittenen Schadens beansprucht, z. B. den Befrachter vereinbart worden ist. Der Schiffer haftet daher, wenn er Waaren über Orte zu transportiren übernommen hat, in denen für diese ein Einfuhr- oder Durchfuhrverbot besteht, und nun dieselben in Folge der Verletzung des Gesetzes konfiscirt werden, oder eine Strafe deshalb zu entrichten ist. Es lässt sich nämlich nicht etwa behaupten, dass ein derartiger Vertrag als *contra bonos mores* nichtig wäre, denn die Uebertretung eines Steuergesetzes kann für Ausländer unmöglich als *turpe* bezeichnet werden, indem solche Gesetze durchaus auf positiver und willkürlicher Anordnung beruhen.*) Ferner aber hat der Befrachter wohl für die Beobachtung der im Abladehafen geltenden Polizei- und Steuergesetze und der im Bestimmungshafen bestehenden Einfuhrverbote einzustehen (Art. 564 H.G.B.), dagegen ist die Kenntniss und Beobachtung der während des Transports in Betracht kommenden Gesetze Sache des Schiffers, nicht des Befrachters. So hat auch das Ober-Appellationsgericht zu Lübeck in einem Erkenntniss vom 14. Juni 1866 entschieden (Kierulff, Sammlung II S. 410 ff.). Anders freilich läge die Sache, wenn die fremden Bestimmungen dem Befrachter bekannt gewesen wären, und er doch die denselben zuwiderlaufende Handlung angeordnet hätte.

2. Wenn im Abs. 2 dem Falle, wo der Schiffer wusste, dass er Kontrebande geladen, der gleichgestellt wird, wo er dies wissen musste, so heisst dies, dass es ihm nicht unbekannt hätte bleiben können, wenn er die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers angewendet hätte (Prot. IV S. 1763 f.).

**) Dies steht auch in der Praxis der englischen und französischen Gerichte fest; vrgl. *Delobre, table générale du journal de jurisprudence commerciale et maritime, p. 91 n. 70. p. 139 n. 354. p. 181 n. 593.*

Art. 483.

Sobald das Schiff zum Abgehen fertig ist, hat der Schiffer die Reise bei der ersten günstigen Gelegenheit anzutreten.

Auch wenn er durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, darf er den Abgang oder die Weiterfahrt desselben nicht ungebührlich aufhalten; er muss vielmehr, wenn Zeit und Umstände gestatten, die Anordnung des Rheders einzuholen, diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Fall einen anderen Schiffer einsetzen. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

Es gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, das Schiff mit der Ladung möglichst sicher und möglichst schnell nach dem Bestimmungsort zu bringen. Derselbe hat daher jeden unnöthigen Aufenthalt zu vermeiden. Hieraus erklärt sich die Bestimmung des Abs. 1 des Artikels. Eben so aber darf der Schiffer sich auch keine unmotivirte Unterbrechung seiner Reise zu Schulden kommen lassen. Die Umstände, welche ihn zur Verzögerung oder Unterbrechung der Reise veranlasst haben (z. B. widrige Winde, Eisgang, Kriegsgefahr), hat der Schiffer nachzuweisen. Ob in ihnen aber ein ausreichender Grund für die Verzögerung zu suchen ist, darüber entscheidet richterliches Ermessen. (So auch Meier in Busch's Archiv für Theorie und Praxis des A.D.H.G.B. XXX S. 61f.)

Art. 484.

Vom Beginn des Ladens an bis zur Beendigung der Löschung darf der Schiffer das Schiff gleichzeitig mit dem Steuermann nur in dringenden Fällen verlassen; er hat in solchen Fällen zuvor aus den Schiffsoffizieren oder der übrigen Mannschaft einen geeigneten Vertreter zu bestellen.

Dasselbe gilt auch vor Beginn des Ladens und nach Beendigung der Löschung, wenn das Schiff in einem nicht sicheren Hafen oder auf einer nicht sicheren Rhede liegt.

Bei drohender Gefahr oder wenn das Schiff in See sich befindet, muss der Schiffer an Bord sein, sofern nicht eine dringende Nothwendigkeit seine Abwesenheit rechtfertigt.

Entsprach die Abwesenheit des Kapitäns den gesetzlichen Voraussetzungen, so haftet er für Unfälle, welche sich während derselben zugetragen und Schaden verursacht haben, nicht, wohl aber für die mangelhafte Ausführung von Vorrichtungen, für welche er einzustehen hat (Art. 480f.).

Selbstverständlich hat der Schiffer für die bei einer eingetretenen Gefahr entstandenen Schäden nur in dem Falle einzustehen, wenn er deren Bevorstehen voraussah und nicht an Bord blieb resp., nachdem sie eingetreten, sich nicht sobald, als die

Umstände es irgend gestatteten, an Bord begeben hat (Prot. VIII S. 3892 f.).

Art. 485.

Wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen Schiffsrath zu halten für angemessen findet, so ist er gleichwohl an die gefassten Beschlüsse nicht gebunden; er bleibt stets für die von ihm getroffenen Massregeln verantwortlich.

Der Preussische Entwurf (Art. 419) machte es dem Schiffer zur Pflicht, in Fällen der dringendsten Gefahr einen Schiffsrath zu halten, erklärte ihn jedoch an die Beschlüsse desselben nicht für gebunden. Diese Pflicht wurde beseitigt. In seiner jetzigen Fassung ist der Artikel eigentlich nur deshalb aufgenommen, um dem Schiffer „eine Andeutung über die Zweckmässigkeit" der Berufung des Schiffsraths zu geben, indem, wie auf der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde, durch die Zustimmung des Schiffsraths wahrscheinlich wird, dass die vom Schiffer vorgenommene Handlung, z. B. der Seewurf „nicht aus übertriebener Aengstlichkeit", sondern wegen dringender Gefahr stattgefunden, die Betheiligten, namentlich die Versicherer daher leichter von der Nothwendigkeit des vom Kapitän beobachteten Verfahrens überzeugt sein werden; weshalb auch in Verklarungen darauf grosses Gewicht gelegt wird (Prot. IV S. 1787—1789).

Art. 486.

Auf jedem Schiff muss ein Journal geführt werden, in welches für jede Reise alle erheblichen Begebenheiten, seit mit dem Einnehmen der Ladung oder des Ballastes begonnen ist, einzutragen sind.

Das Journal wird unter Aufsicht des Schiffers von dem Steuermann und im Fall der Verhinderung des letzteren von dem Schiffer selbst oder unter seiner Aufsicht von einem durch ihn zu bestimmenden geeigneten Schiffsmann geführt.

Das J o u r n a l soll gewissermassen zur K o n t r o l e d e s S c h i f f e r s dienen; es soll darüber Auskunft geben, ob „die eingetretenen Beschädigungen" an Schiff oder Ladung „nicht Folgen eigener Nachlässigkeit, sondern eines unabwendbaren Zufalls" sind (Prot. IV S. 1790). Man muss zu diesem Beweismittel seine Zuflucht nehmen, da, wenn der Kapitän ein Interesse daran hat, die Wahrheit zu verheimlichen, die Schiffsleute der Regel nach in derselben Lage sein werden. Man kann dies aber um so unbedenklicher thun, weil in das Journal nicht blos das den Schaden verursachende Ereigniss einzutragen ist, sondern dasselbe eine „vollständige Geschichte der Reise" enthalten soll, wobei man aber nicht nur ausserordentliche Thatsachen, sondern alles dasjenige, was für eine Seereise überhaupt von Einfluss*) ist, zu notiren hat.

*) Dies ist die Bedeutung des Ausdrucks „alle erhebliche Begebenheiten",

Bei dieser Beschaffenheit des Journals liegt es auf der Hand, dass eine Eintragung die andere kontrolirt. Wird daher ein bestimmtes Ereigniss anders, als es sich in Wahrheit zugetragen hat, dargestellt, so ist dies sehr leicht festzustellen, indem alsdann diese Eintragung mit den früheren mehr oder minder in Widerspruch stehen wird. Fälschungen werden noch dadurch erschwert, dass nach den Einrichtungen der Seestaaten die Schiffsjournale paginirt sein müssen, so dass Blätter aus denselben nicht unbemerkt entfernt werden können, und Aenderungen nur durch Ausstreichen, nie durch Rasuren gemacht werden dürfen.

2. Das Journal wird nicht fortlaufend, so lange das Schiff fährt, geführt, sondern immer nur für eine bestimmte Reise. Den Anfangspunkt hat das H.G.B. im Anschluss an die bereits früher bestandene Praxis in den Augenblick gesetzt, wo zuerst etwas mit Bezug auf die bevorstehende Reise geschieht, d. h. mit Einnahme der Ladung oder des Ballastes (Pöhls, Seerecht I S. 165. Kaltenborn, Seerecht I S. 170). Ueber den Endpunkt der Reise schweigt das Gesetzbuch, lässt also die Entscheidung im einzelnen Falle den konkreten Verhältnissen entnehmen. Als Regel ist anzunehmen, dass das Journal zu schliessen ist, wenn das aus dem Heimathshafen ausgegangene Schiff in diesen wieder zurückgekehrt und entweder die Ladung, wenn es Rückfracht hatte oder den Ballast gelöscht hat. Dasselbe ist zu sagen, wenn das Schiff in der Fremde sich Frachten sucht und Jahre lang zwischen fremden Häfen hin und her fährt, ohne in die Heimath zurückzukehren (wie z. B. die mecklenburgischen Schiffe im Schwarzen Meer, die schleswigholsteinischen in den hinterasiatischen Gewässern). Hier gelten mit Rücksicht auf die Journalführung die Fahrten des Schiffes von der Ausreise bis zur Rückkehr in den Heimathshafen als Eine Reise, wenn nicht besondere Umstände, wie z. B. Jahre langes Stillliegen in einem fremden Hafen die Reise früher endigen lassen (Pöhls, Seerecht I S. 168).

3. Das Journal wird der Regel nach vom Steuermann geführt, indem dasselbe zur Kontrole des Schiffers dienen soll. Doch ist der Kapitän für die Richtigkeit desselben verantwortlich, weil es zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers gehört, für eine wahrheitsgetreue Darstellung der Schicksale des Schiffes auf der Reise zu sorgen (Prot. IV S. 1793. VIII S. 3755 f.).

Art. 487.

Von Tag zu Tag sind in das Journal einzutragen:
die Beschaffenheit von Wind und Wetter;
die von dem Schiffe gehaltenen Kurse und zurückgelegten Distanzen;

wie auch die Vergleichung mit der dadurch ersetzten Fassung des Preuss. Entw. Art. 420: „alle merkwürdigen Ereignisse“ zeigt.

die ermittelte Breite und Länge;
der Wasserstand bei den Pumpen.

Ferner sind in das Journal einzutragen:
die durch das Loth ermittelte Wassertiefe;
jedes Annehmen eines Lootsen und die Zeit seiner Ankunft und seines Abganges;
die Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung;
die im Schiffsrath gefassten Beschlüsse;
alle Unfälle, welche dem Schiff oder der Ladung zustossen und die Beschreibung derselben.

Auch die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die verhängten Disziplinarstrafen, sowie die vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle sind in das Journal einzutragen.

Die Eintragungen müssen, soweit die Umstände nicht hindern, täglich geschehen.

Das Journal ist von dem Schiffer und dem Steuermann zu unterschreiben.

1. Die in diesem Artikel gegebene Aufzählung der in das Journal einzutragenden Thatsachen hat einmal den Zweck, dafür zu sorgen, dass das Journal ein wirklich getreues Bild von dem Verlauf der Reise giebt und dann den, zu zeigen, inwiefern der Kapitän in der Beobachtung aller nautischen Vorschriften sich als ordentlicher Schiffer gerirt hat.

2. Die Regel ist, dass die Eintragungen täglich erfolgen. Bestimmte Gründe, die von der Beobachtung dieser Vorschrift befreien, sind nicht angegeben. Darüber, ob die geltend gemachten dazu für ausreichend zu erachten sind, entscheidet das *arbitrium iudicis.* Dass die Eintragungen datirt werden, ist nicht erforderlich. (Prot. IV S. 1801 f.) Die Eintragungen, von denen das Gesetz spricht, müssen in das Journal selbst erfolgen, und es sind darunter nicht die Notizen zu verstehen, welche der die Wache habende Offizier nach den von ihm angestellten Beobachtungen in die Kladde aufzeichnet, denn das Journal hat gar manches zu enthalten, was in die Kladde nicht eingetragen wird (Prot. IV S. 1799).

3. Die Unterschrift des Steuermanns unter dem Journal erklärt sich daraus, dass er dasselbe führt; er bestätigt damit die Wahrheit des von ihm Aufgezeichneten. Die Unterschrift des Kapitäns hat ihren Grund darin, dass das Journal unter seiner Aufsicht, also auch unter seiner Verantwortlichkeit geführt wird, welche er damit gewissermassen übernimmt; derselbe erklärt damit, dass er gegen den Inhalt des Journals nichts zu erinnern habe, dass ihm das Gegentheil von dem Aufgezeichneten nicht bekannt geworden sei. Es weist aber die Unterschrift des Kapitäns nicht etwa auf die Pflicht desselben hin, für die Richtigkeit aller einzelnen in das Journal eingetragenen Thatsachen einzustehen (Prot. IV S. 1800 f.).

4. Hinsichtlich der Eintragung der Veränderungen im Personal der Schiffsbesatzung vgl. § 52 der Seemannsordnung.

Art. 488.

Das Journal, wenn es ordnungsmässig geführt und in der Form unverdächtig ist, liefert für die Begebenheiten der Reise, soweit darüber weder eine Verklarung erforderlich (Art. 490), noch die Beibringung anderer Belege gebräuchlich ist, in der Regel einen unvollständigen Beweis, welcher durch den Eid oder andere Beweismittel ergänzt werden kann. Jedoch hat der Richter nach seinem durch die Erwägung aller Umstände geleiteten Ermessen zu entscheiden, ob dem Inhalt des Journals ein grösseres oder geringeres Mass der Beweiskraft beizulegen sei.

Dem Journal wird durch das H.G.B. eine ähnliche Beweiskraft beigelegt, wie den kaufmännischen Handelsbüchern; vgl. Art. 34 H.G.B.

Art. 489.

Die Landesgesetze können bestimmen, dass auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dgl.) die Führung eines Journals nicht erforderlich sei.

Die Bestimmung dieses Artikels erklärt sich daraus, dass die Reisen solcher Schiffe durchweg von kurzer Dauer, „nicht selten in 24 Stunden zu Ende" sind, weshalb von Journalführung füglich nicht die Rede sein kann (Prot. IV S. 1822).

Zu dem Artikel kommen folgende Vorschriften der Einführungsgesetze in Betracht.

Das Preussische Einführungsgesetz vom 24. Juni 1861 Art. 55:

Es bleibt Königlicher Verordnung vorbehalten, zu bestimmen, auf welchen kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern und dergleichen) die Führung eines Journals nicht erforderlich sein soll.

Eine solche Verordnung ist jedoch nicht erlassen worden.

Das Hannöversche Einführungsgesetz vom 5. Oktober 1864 § 34:

Bei denjenigen kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern, Leichterschiffen u. s. w.), welche zur Seefahrt zwischen Tönning bis Harlingen einschliesslich benutzt werden, bedarf es für Reisen auf dieser Strecke der im Art. 487 vorgeschriebenen Journalführung nicht. Indess ist auch auf diesen Schiffen ein Journal zu führen, in welches von Tag zu Tag die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen, soweit thunlich, täglich und ausserdem ohne Verzug alle Unfälle einzutragen sind, welche dem Schiffe und der Ladung zustossen.

Die Schleswig-Holsteinische Einführungs-Verordnung vom 5. Juli 1867 § 68:

Auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern und dergleichen) ist zwar die Führung des Journals gleichfalls erforderlich. Bei kurzen Küstenfahrten dieser Fahrzeuge braucht jedoch nur von

Tag zu Tag die Beschaffenheit von Wind und Wetter und der Wasserstand bei den Pumpen, soweit thunlich, täglich und ausserdem ohne Verzug jeder Unfall, welcher dem Schiff oder der Ladung zustösst, eingetragen zu werden.

Die Mecklenburg-Schwerinische Einführungs-Verordnung vom 28. Dezember 1863 § 57:

Die Küstenfahrer sind zu der Führung eines Journals nur dann verbunden, wenn sie, mit einem Deck versehen, eine Ladung Kaufmannswaaren von einem Seehafen zu dem andern führen.

Das Oldenburgische Einführungs-Gesetz vom 18. April 1864 Art. 29 ist gleichlautend mit der Bestimmung des Hannöverschen Einführungs-Gesetzes. Ebenso die Bremische Einführungs-Verordnung vom 6. Juni 1864 § 41.

Das Hamburgische Einführungs-Gesetz vom 22. Dezember 1865 § 47:

Auf kleineren Fahrzeugen ist für kurze Küstenfahrten die Führung eines Journals nicht erforderlich.

Art. 490.

Der Schiffer hat über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothhafen oder einen sonstigen Nachtheil zur Folge haben, mit Zuziehung aller Personen der Schiffsbesatzung oder einer genügenden Anzahl derselben eine Verklarung abzulegen.

Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken und zwar:

im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen, in demjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht;

im Nothhafen, sofern in diesem reparirt oder gelöscht wird;

am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne dass der Bestimmungshafen erreicht wird.

Ist der Schiffer gestorben oder ausser Stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet.

1. Bei der Natur der Verklarung, wie sie Art. 491 beschreibt und bei der Bestimmung derselben, als Beweismittel (Art. 494) zu dienen, ist es nothwendig, dass dieselbe zu einer Zeit erfolgt, in der die Begebenheit, worüber sie Zeugniss ablegt, noch möglichst frisch in dem Gedächtniss der Betheiligten ist, und wo diese selbst noch alle beisammen sind, um Auskunft über den Vorfall geben zu können (Prot. IV S. 1808, S. 1812). Aus dieser Erwägung in Verbindung mit dem Bestreben, die Interessen der Schifffahrt nicht durch unzeitigen Aufenthalt des Schiffes zu schädigen (Prot. IV S. 1807) sind die Bestimmungen des Art. 490 entstanden.

2. Die Verklarung soll „spätestens in dem ersten Bestimmungshafen, also, wenn das Schiff nur nach einem einzigen Hafen bestimmt ist, in diesem, wenn dasselbe aber nach mehreren Häfen bestimmt ist, in dem ersten Hafen, in welchem gelöscht wird", erfolgen. „In solchen Häfen" nämlich wird „die Gemeinschaft, welche bis dahin zwischen dem Schiffe und der ganzen Ladung bestand, bezüglich des ausgeladenen Theils der Ladung aufgehoben", daher müssen „die Rechtsverhältnisse, welche durch die stattgehabten Unfälle bedingt" sind, „(Havarien u. s. w.) spätestens bei Auflösung dieser Gemeinschaft geregelt werden;" die Verklarung aber bietet „die Grundlage für die Regelung dieser Verhältnisse" (Prot. IV S. 1811). Dieselbe muss jedoch bereits früher, nämlich im Nothhafen geschehen, wenn schon hier die Verbindung zwischen Schiff und Ladung aufgehoben wird, ferner wenn hier ein Aufenthalt des Schiffes bereits die Folge einer Reparatur desselben ist; weshalb dem Schiffer die gedachte Pflicht nicht obliegt, wenn er im Nothhafen nur ein oder das andere verloren gegangene Stück der Ausrüstung anzukaufen hat (Prot. S. 1812 f.). Abgesehen hiervon muss die Verklarung im ersten Hafen erfolgen, in den der Schiffer „mit der Mannschaft nach der Strandung des Schiffes und der hierdurch oder durch andere Umstände bedingten Beendigung der Reise" gelangt (Prot. IV S. 1812), weil in diesem Falle auf die Interessen der Schifffahrt keine Rücksicht weiter zu nehmen ist.

Die hier angegebenen Zeitpunkte sind diejenigen, in denen der Schiffer spätestens verklaren muss, dagegen darf derselbe auch in jedem früheren Zeitpunkt, also in jedem Zwischenhafen, „in den er nach dem Eintritt eines Unfalls einläuft," die Verklarung ablegen (Prot. IV S. 1812).

3. Wenn die gedachten Voraussetzungen vorhanden sind, soll der Schiffer die Verklarung ohne Verzug bewirken. Es genügt nicht, wenn derselbe unmittelbar nach seiner Ankunft in dem betreffenden Hafen die Verklarung anmeldet. Er muss vielmehr so bald als möglich alles das thun, was zur Herbeiführung der Verklarung, d. h. „zu dem feierlichen Akt der Belegung der Verklarung selbst" von seiner Seite zu geschehen hat. Wenn daher die Verzögerung der Ablegung der Verklarung lediglich von der Behörde oder den Beamten ausgeht, welche bei der Verklarung mitzuwirken haben, so hat dafür der Schiffer nicht einzustehen. Eben so wenig, wenn die Verzögerung ihren Grund in irgend welchem äusseren Umstand hat, den der Schiffer weder herbeiführt, noch zu beseitigen im Stande ist; z. B. wenn ein Schiffsmann, dessen Anhörung der Richter für nöthig hält, zur Zeit, wo die Verklarung abgelegt werden soll, abwesend ist, während er zur Zeit der Anmeldung derselben durch den Kapitän noch auf dem Schiffe sich befand. Die Mecklenburg-Schwerinische Verordnung vom 28. Dezember 1865 hat die Verzögerung der Ablegung einer Verklarung mit Strafe bedroht. Sie bestimmt nämlich im § 59:

— *Die Verklarung muss nach der Ankunft ohne Verzug angemeldet und beschafft werden. — Verzögerungen der Anmeldung oder der Aufmachung werden mit verhältnissmässigen Ordnungsstrafen geahndet.* —

4. Wenn dem Schiffer aufgegeben wird, bei Ablegung der Verklarung wenigstens eine genügende Anzahl von Schiffsleuten zu stellen, so ist darunter weder zu verstehen eine Zahl, die dem Schiffer selbst genügend zu sein scheint, noch eine Zahl, welche der bei der Verklarung mitwirkende Beamte für genügend erklärt, sondern eine solche, die der über die Gültigkeit der Verklarung erkennende Richter unter Berücksichtigung der obwaltenden Umstände für ausreichend erachtet. Die Regel ist daher die, dass alle Schiffsleute zu stellen sind. Von dieser Regel kann nur aus einem genügenden Grunde abgewichen werden. Und ein solcher würde zu finden sein in der sehr grossen Anzahl der Schiffsleute, oder darin, dass einige derselben zur Zeit des in Rede stehenden Unfalls noch nicht an Bord des Schiffes sich befanden oder das Schiff vor der Verklarung verlassen hatten, ohne dass der Schiffer die Möglichkeit hatte, ihre Gestellung herbeizuführen (Prot. IV S. 1815—1817. VIII S. 3757).

5. Der letzte Absatz des Artikels legt dem an die Stelle des Kapitäns tretenden Schiffsoffizier die Berechtigung und Verpflichtung zur Ablegung einer Verklarung nicht hinsichtlich der Unglücksfälle auf, die sich ereignet haben während er das Kommando auf dem Schiffe führte — denn das versteht sich von selbst; sondern hinsichtlich derer, welche während der Führung des Schiffers selbst eingetreten sind (Prot. IV S. 1876). Die Mecklenburg-Schwerinische Verordnung vom 28. Dezember 1865 (§ 59) dehnte die Verpflichtung und die Berechtigung zum Ablegen der Verklarung eventuell auch auf die übrigen Schiffsleute aus. Doch besteht diese Vorschrift als im Widerspruch mit dem H.G.B. stehend nach § 2 des Bundesgesetzes vom 5. Juni 1869 nicht mehr zu Recht.

Art. 491.

Die Verklarung muss einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachtheile angewendeten Mittel enthalten.

Art. 492.

Im Gebiete dieses Gesetzbuchs muss die Verklarung, unter Vorlegung des Journals und eines Verzeichnisses aller Personen der Schiffsbesatzung, bei dem zuständigen Gericht angemeldet werden.

Das Gericht hat nach Eingang der Anmeldung so bald als thunlich die Verklarung aufzunehmen.

Der dazu anberaumte Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten.

Die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfalle Betheiligten sind berechtigt, selbst oder durch Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen.

Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Journals. Kann das geführte Journal nicht beigebracht werden, oder ist ein Journal nicht geführt (Art. 489), so ist der Grund hiervon anzugeben.

1. Das Gesetz trifft nur hinsichtlich der im Inlande abzulegenden Verklarungen Bestimmungen. Hinsichtlich des Auslandes ist massgebend das Recht des Ortes, wo die Verklarung abgelegt wird. Die Anwendung des Satzes: *locus regi tactum* hierauf ist nämlich vollkommen zutreffend (Prot. IV S. 1819 Erk. des Hamb. Oberger. vom 1. November 1861 — Seebohm's Samml. Nr. 202 S. 618 —, Erk. des Hamb. Handelsger. vom 22. Dezember 1873 — Hamb. Handelsger.-Zeit. von 1874 Nr. 28 S. 218 —) und es ist verkehrt, dies mit Rücksicht darauf für zweifelhaft zu halten, dass die Verklarungen „wesentlich als Beweismittel in Frage" kämen und aus diesem Grunde für die Form der Verklarung „die Prozessgesetze des erkennenden Gerichts" massgebend seien (vgl. Prot. S. 1820); denn obwohl die Handelsbücher auch zu den Beweismitteln gehören, entscheidet doch über die Frage, ob dieselben ordnungsmässig geführt seien, die eben citirte Regel (vgl. Beseler, deutsches Privatrecht § 39 a. E.). Dem entsprechend bestimmt auch die Mecklenburg-Schwerinische Verordnung vom 28. Dezember 1863 § 59:

Im Auslande, ausserhalb des Gebietes des H.G.B., ist die Verklarung vor der zu ihrer Aufnahme zuständigen Behörde nach den daselbst bestehenden Gesetzen und Gewohnheiten zu beschaffen. —

Wenn daher nach den Gesetzen des Auslandes Verklarungen von Notaren oder anderen Personen aufzunehmen sind, so sind die von einer solchen Person aufgenommenen auch vor dem inländischen Gericht für gültig und vollbeweisend anzusehen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. Dezember 1867 in Kierulff, Samml. III S. 1010).

2. Einige Einführungsgesetze zum H.G.B. haben über die zur Aufnahme von Verklarungen kompetente Behörde noch besondere Bestimmungen getroffen. So verordnet die Mecklenburg-Schwerinishe Verordnung vom 28. Dezember 1863 § 59:

— *In dem Gebiete des H.G.B.,*) Art. 492 desselben, ist dieselbe vor dem zuständigen Gerichte, im Inlande vor dem Handelsgerichte des Ortes zu machen.* —

*) D. h. ausserhalb Mecklenburg's.

und die Bremische Verordnung vom 6. Juni 1864 § 42:

Das für die Aufnahme von Verklarungen zuständige Gericht ist in Bremen das Handelsgericht, in Vegesack und Bremerhafen das Amt. Auch beim Handelsgericht genügt dazu ein Mitglied des Gerichts.

Das Oldenburgische Gesetz vom 18. April 1864 (§ 30) behält „nähere Bestimmungen“ über „die Zuständigkeit der Behörden zur Aufnahme von Verklarungen“ dem Verordnungswege vor.

2. Die Verklarung muss unter Vorlegung des Journals angemeldet werden. Hinsichtlich dieser Vorlegung schreibt die Mecklenburg-Schwerinische Einführungs-Verordnung § 58 vor:

*Der Schiffer hat das Journal sofort nach der Ankunft im Bestimmungshafen oder nach der Ankunft in einem Hafen, in welchem er zu einer Verklarung verbunden ist, Art. 490 des H.G.B., und zwar in einem inländischen Hafen der Ortsobrigkeit, in einem ausländischen Hafen dem mecklenburgischen Konsul oder dessen Stellvertreter, in deren Ermangelung der dortigen Hafenbehörde zur Visirung vorzulegen.**)

und das Hamburgische Einführungs-Gesetz vom 22. Dezember 1865 bestimmt:

Die Nichtbefolgung des § 6 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786, kraft welcher der Schiffer das Journal innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft im hamburgischen Hafen dem Schiffsregistrator einzureichen hat, wird mit einer Geldbusse bis zu 50 Reichsthalern belegt. — Hat der Schiffer einen Schiffsmäkler oder einen sonstigen Agenten zur Bedienung des Schiffes angenommen, so trifft diesen die vorgedachte Strafe. Der Schiffer bleibt jedoch für die Zahlungsfähigkeit desselben verantwortlich. — Die Entscheidung über die Strafe steht dem Handelsgerichte zu. — In Ritzebüttel ist das Journal in gleicher Weise und unter gleicher Strafandrohung dem Amtsrichter einzureichen.

3. Ausser dem Journal ist ein Verzeichniss aller Personen der Schiffsbesatzung, namentlich die Musterrolle einzureichen, indem der Richter, welcher ausser den vom Schiffer gestellten auch noch die übrigen Personen der Schiffsbesatzung vernehmen darf, wissen muss, welche Personen zu derselben gehören (Prot. VIII S. 3762 f.).

4. Die wirkliche Ablegung der Verklarung, im Gegensatz zur Anmeldung ist von Seiten des Gerichts möglichst zu beschleunigen, ohne dass damit gesagt sein soll, dass „unbedingt und

*) Heutzutage würde der Schiffer das Journal zur Visirung vorzulegen haben: in einem mecklenburgischen Hafen der Ortsobrigkeit, in einem sonstigen Hafen des Deutschen Reichs der Hafenbehörde, in einem ausserdeutschen Hafen dem deutschen Konsul.

in allen Fällen sogleich nach der Anmeldung des Schiffers und der Uebergabe des Journals mit der Aufnahme der Verklarung vorgeschritten werden müsse.“ Vielmehr sollen „Verzögerungen, welche durch die Natur der Sache geboten“ sind, dadurch nicht für unstatthaft erklärt werden (Prot. IV S. 1832).

5. Wenn es heisst, die Verklarung soll auf Grundlage des Journals geschehen, so ist das nicht so zu verstehen, als ob dieselbe stets genau mit dem Inhalte des Letzteren übereinstimmen müsse. Es können vielmehr Umstände, die zur Aufklärung des Sachverhaltes dienen, in die Verklarung aufgenommen werden, auch wenn sie sich nicht im Journal finden, es kann die irrthümliche Darstellung eines Vorfalls im Journal in der Verklarung berichtigt werden, nur muss stets die Abweichung des Inhaltes der Verklarung von dem des Journals hervorgehoben und der Grund dafür angegeben werden. Es muss also die Verklarung nur stets von der Darstellung des Journals ausgehen und auf diese Bezug nehmen. Auch dient das Journal dem die Verklarung aufnehmenden Beamten zur Kontrole der Richtigkeit der Angaben des Schiffers (Prot. S. 1823).

6. Der Abs. 4 gewährt sämmtlichen bei dem Unfall eines Schiffes betheiligten Personen — ausser den Interessenten an Schiff und Ladung noch den Hülfsleuten, Bergern, Lootsen, Angeseg-elten — das Recht, durch Fragen auf eine wahrheitsgetreue Darstellung des Sachverhaltes hinzuwirken. Es sind demgemäss die Betheiligten in der Lage, ihre eigenen Interessen zu wahren. Zugleich kann dadurch der unbegründeten Geltendmachung von Havariegrosse-Ansprüchen vorgebeugt werden (Prot. IV S. 1827. VIII S. 3762).

Art. 493.

Der Richter ist befugt, ausser den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Er kann zum Zwecke besserer Aufklärung dem Schiffer sowohl als jeder anderen Person der Schiffsbesatzung geeignete Fragen zur Beantwortung vorlegen.

Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussagen zu beschwören.

Die über die Verklarung aufgenommene Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Betheiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu ertheilen.

Die Verklarung ist eine Darlegung des Unfalls durch den Schiffer. Die Schiffsleute, welche derselbe zu stellen hat und welche, wie er selbst, über den Inhalt der gedachten Darstellung vereidigt werden, haben, wie in der Hamburger Konferenz richtig hervorgehoben wurde, weniger die Bedeutung von Zeugen, als von Eideshelfern, welche daher auch nicht die Wahrheit der in der Verklarung angegebenen Thatsachen zu beschwören haben, sondern

nur, dass sie keinen Grund fänden, „den Aussagen des Schiffers zu misstrauen" und dass ihnen „nicht das Gegentheil von dem bekannt sei, was der Schiffer erklärte" (Prot. IV S. 1834 f.). Um aber doch nicht die Richtigkeit der Verklarung lediglich dem Gewissen des Schiffers anheimzustellen, ist dem Richter das Recht gegeben, sowohl die vom Schiffer gestellten, als von diesem nicht gestellten Personen der Schiffsbesatzung als Zeugen über die in der Verklarung angegebenen Thatsachen zu vernehmen (Prot. IV S. 1834. 1836. 1879). Die demselben eingeräumte Befugniss, auch die vom Kapitän nicht gestellten Personen der Schiffsbesatzung zu citiren, ist durchaus nothwendig, da sonst zu befürchten wäre, dass der Richter nur solche Personen zu hören bekäme, die zu Gunsten des Schiffers auszusagen bereit sind. Passagiere darf der Richter dagegen nicht vernehmen. Es war zwar ein hierauf bezüglicher Antrag auf der Hamburger Konferenz gestellt, doch wurde derselbe nicht angenommen, weil man darin ein bedenkliches Abweichen von dem allgemeinen seerechtlichen Gebrauch fand (Prot. VIII S. 3764).

Dass Schiffer und Schiffsleute ihre Aussagen nur unter denselben Voraussetzungen zu beschwören haben, unter denen dieselben im Prozesse einen Eid zu leisten verpflichtet sind, dass also z. B. bei einem Mennoniten der Eid durch eine eidesstattliche Versicherung ersetzt wird (Prot. IV S. 1826), versteht sich von selbst.

Art. 494.

Die in Gemässheit Art. 492 und 493 aufgenommene Verklarung liefert vollen Beweis der dadurch beurkundeten Begebenheiten der Reise.

Jedem Betheiligten bleibt im Prozesse der Gegenbeweis vorbehalten.

1. Das Gesetz legt Beweiskraft nur derjenigen Verklarung bei, bei deren Aufnahme die Vorschriften der Art. 492 f. beobachtet sind. Es genügt daher nicht, dass die Form die gesetzliche ist, sondern es muss auch zwischen der Verklarung und dem Journal das oben (S. 96) angezeigte Verhältniss bestehen, es muss die genügende Anzahl von Schiffsleuten zugezogen sein, und der Schiffer darf nicht etwa gerade solche, welche ganz besonders Auskunft zu geben im Stande waren, aus Nachlässigkeit oder gar doloser Weise — um den Thatbestand zu verdunkeln — zu stellen unterlassen haben. Fehlt es an einem dieser Erfordernisse, so ist der Verklarung die Beweiskraft abzusprechen. Doch ist dieses Fehlen von Erfordernissen nachzuweisen und es hat nicht etwa der das Vorhandensein derselben zu beweisen, der sich auf die Verklarung als Beweismittel stützt. Auch der Verklarung wird die Beweiskraft zu versagen sein, welche erst geraume Zeit nach dem vom Gesetz festgesetzten Zeitpunkte, namentlich erst mit Rücksicht auf einen bereits erhobenen oder unmittelbar bevorstehenden Pro-

BAYERISCHE STAATS-BIBLIOTHEK MUENCHEN

zess abgelegt ist. Das H.G.B. macht zwar ausdrücklich die Beweiskraft der Verklarung nur abhängig von der Beobachtung der Vorschriften der Art. 492 und 493. Allein einmal wird sich eine durchgängige Beobachtung dieser Vorschriften bei einer solchen erst spät abgelegten Verklarung häufig gar nicht ermöglichen lassen (so Abhörung der vom Schiffer nicht gestellten Personen der Schiffsbesatzung Seitens des Richters) und dann gehört es zum Wesen einer Verklarung im Sinne des Gesetzes, dass sie ohne Verzug in den im Art. 490 angegebenen Orten abgelegt ist.*)

2. Ferner ist nur der Verklarung Beweiskraft zuzusprechen, welche der Schiffer abzulegen gesetzlich verpflichtet ist, nicht der, welche der Schiffer, ohne dass eine rechtliche Nöthigung bestand, aus freien Stücken abgelegt hat. Denn nur von der ersteren handelt das Gesetzbuch, und die einer solchen anormaler Weise — weil gleichsam einem Zeugniss in eigener Sache — beigelegte Beweiskraft kann nicht analog auf die freiwillige Verklarung ausgedehnt werden (Prot. IV S. 1842—1844. 1846 f.). Dagegen hat es auf die Beweiskraft der Verklarung keinen Einfluss, wenn der Kapitän über die mit der Verklarung zu beweisenden Vorfälle oder über einzelne derselben auch gewöhnliche Beweismittel beibringen kann. (So auch Pöhls, Seerecht II S. 695 f. Kaltenborn, Seerecht I S. 175.) Denn das Gesetz schreibt die Aufnahme einer Verklarung über alle während der Reise eingetretenen Unfälle vor und legt der den gesetzlichen Anforderungen gemäss aufgenommenen Verklarung Beweiskraft bei, ohne das Eine oder das Andere an das Fehlen anderweitiger Beweismittel zu knüpfen.

3. Die Verklarung macht vollen Beweis, ohne dass dem Richter die Befugniss zustünde, unter Umständen derselben eine geringere oder gar keine Beweiskraft beizulegen. Doch ist derselben Beweiskraft nur zuzusprechen hinsichtlich der durch sie bekundeten Thatsachen, nicht hinsichtlich der darin ausgesprochenen Urtheile, z. B. hinsichtlich der Angabe, dass das Schiff in gutem Stande und für die Reise genügend ausgerüstet, wie auch mit ausreichendem Proviant versehen gewesen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 27. Mai 1868 in Kierulff's Samml. IV S. 417 f.).

4. Die Verklarung hat Beweiskraft für und gegen den Schiffer und die, welche für diesen die Verantwortlichkeit zu tragen haben, z. B. die Rheder.**)

*) Für diese Ansicht lässt sich eine konstante Praxis der hansestädtischen Gerichte — allerdings aus der Zeit vor Geltung des H.G.B. — anführen: Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. Sept. 1822 (Heise und Cropp, juristische Abh. I S. 98), Erk. des Hamb. Handelsger. v. 26. Aug. 1852, v. 11. Jan. 1855 (Ullrich's Samml. Nr. 70. Nr. 181), v. 16. Sept. 1858 (Seebohm's Samml. Nr. 33), v. 28. April 1862 (Samml. v. Hermann u. Hirsch Nr. 11).

**) So wurde vom R.O.H.G. in einem durch Erkenntniss vom 11. Juni 1875 entschiedenen Rechtsfall, in welchem die Assekuradeure die Zahlungsverbindlichkeit mit Rücksicht auf die von ihnen behauptete ungenügende Versorgung des Schiffes mit Wasser und eine dadurch verursachte Deviation abgelehnt

5. Es entsteht noch die Frage, welche Bedeutung einer Nachverklarung beizulegen. Die Veranlassung zu einer solchen liegt darin, dass gewisse Thatsachen, deren Erheblichkeit nicht von vorn herein an den Tag trat, nicht mit der erforderlichen Klarheit und Vollständigkeit aufgenommen worden sind, und sie besteht darin, dass die Interessenten, speziell die Rheder nachträglich von dem noch vorhandenen Theile der Mannschaft die erforderlichen Aufklärungen geben lassen. Einer solchen Nachverklarung ist nun unter denselben Voraussetzungen Beweiskraft beizulegen, wie der Hauptverklarung, d. h. wenn die Nachverklarung unmittelbar nach der Hauptverklarung, oder wenigstens nach kürzerer Zeit und ohne dass man erst durch einen Rechtsstreit auf die Auslassungen der ersteren aufmerksam geworden, aufgenommen wird, wenn die sämmtlichen bei der Verklarung zugezogenen Personen der Besatzung noch vorhanden sind, oder doch alle diejenigen, deren Anwesenheit auf den Inhalt der Verklarung von Einfluss sein kann. In allen anderen Fällen ist die Nachverklarung unstatthaft und kann eine Vernehmung der noch zugänglichen Schiffsleute nur als Zeugen stattfinden, und zwar sowohl wenn ein Rechtsstreit Veranlassung zur Vervollständigung der Verklarung giebt, als auch mit Rücksicht auf einen zukünftigen Rechtsstreit, in welchem letzteren Fall die Schiffsleute in Form einer Zeugenvernehmung zum ewigen Gedächtniss abzuhören sind. (So auch im Grossen und Ganzen Heise und Cropp, jur. Abh. I S. 96 ff. bes. S. 100.) Zum Theil abweichend bestimmt die Mecklenburg-Schwerinische Verordnung vom 28. Dezember 1863 § 59:

— *Ist die Verklarung mangelhaft oder dunkel, so ist die zuständige Behörde, beziehungsweise das zuständige Gericht befugt, eine Nachverklarung zu veranstalten. Die Beweiskraft der letzteren unterliegt der richterlichen Beurtheilung.*

6. Das Gesetzbuch lässt gegen die Verklarung einen Gegenbeweis zu, der sowohl auf das Gegentheil von den in der Verklarung behaupteten Thatsachen, als darauf, dass die Verklarung keinen Glauben verdiene, gerichtet sein kann. Derselbe darf durch alle bei einem solchen überhaupt zulässigen Beweismittel geführt werden, also auch durch das Zeugniss von Personen, welche bei Abnahme der Verklarung bereits beeidet worden sind (Prot. IV S. 1847—1849). Aus diesem Grunde würde auch eine in formeller Beziehung korrekt aufgenommene und den Bestimmungen des

hatten, das Vorhandensein dieser Thatsache aus den Angaben der Verklarung geschlossen, dass auf dem Schiff, welches wegen Wassermangel Pernambuco angelaufen und daselbst 9000 Gallons Wasser eingenommen hatte, bereits am neunten Tage nach der Abfahrt von Pernambuco das Wasser zu Kindersuppe auf 9 Gallons per Tag habe reduzirt werden müssen, und dass am 74. Tage nach dem Abgange von Pernambuco der Beschluss, Port Phillip einzulaufen, deshalb gefasst worden sei, weil der Proviant insbesondere das Wasser nicht mehr ausgereicht habe (Entsch. XVII S. 346—348).

H.G.B. entsprechende Verklarung jede Beweiskraft verlieren, wenn die dabei abgehörte Schiffsmannschaft später, z. B. bei einem gegen den Kapitän eingeleiteten Kriminalverfahren widersprechende und widerrufende Erklärungen abgegeben hätte (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 28. Sept. 1865 bei Kierulff, Samml. I S. 865. 869). Der Gegenbeweis gegen eine Verklarung durch Eidesdelation ist in demselben Masse unstatthaft, wie nach dem Prozessrecht gegenüber den anderen Beweismitteln. Nach gemeinem Recht ist die Eidesdelation daher unstatthaft, wenn der Gegenbeweis direkt auf die Unwahrheit des durch die Verklarung zu erweisenden Beweissatzes gerichtet ist. Widersprechen sich zwei über denselben Vorfall von den Führern verschiedener Schiffe abgegebene Verklarungen, z. B. in einer Ansegelungssache, so ist keiner von beiden Beweiskraft beizulegen (Entsch. des Handelsger. zu Lübeck vom 14. Dezember 1867 bei Kierulff, Samml. IV S. 803).

7. Ueber die Beweiskraft der im Auslande aufgenommenen Verklarungen enthält das Gesetzbuch keine Bestimmungen; die darauf bezüglichen auf der Hamburger Konferenz aufgestellten Vorschriften wurden gestrichen (Prot. IV S. 1865 f.). Es ist in Betreff derselben zu sagen: ist die Verklarung im Auslande den daselbst bestehenden gesetzlichen Bestimmungen gemäss abgelegt, so ist derselben auch vom diesseitigen Richter volle Beweiskraft beizulegen. Dies fordert die Anwendung des Satzes: *locus regit actum.* (So auch Pöhls, Seerecht II S. 696 f. Kaltenborn, Seerecht I S. 175 f.) Hierbei ist freilich vorauszusetzen, dass die Ablegung der Verklarung den Grundsätzen des H.G.B. gemäss eine nothwendige war.

Art. 495.

Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer eingeht, während das Schiff im Heimathshafen sich befindet, sind für den Rheder nur dann verbindlich, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

Zur Annahme der Schiffsmannschaft ist der Schiffer auch im Heimathshafen befugt.

1. Der Schiffer hat den Erwerb durch die Seefahrt für die Rheder durch das von ihm geführte Schiff zu vermitteln. Er würde dies nicht in vollem Masse und so, wie es das Interesse der Rheder selbst fordert, thun können, wenn er nicht den Kredit der Letzteren benutzen dürfte, da er die den Rhedereibetrieb bildenden Geschäfte häufig an Orten zu betreiben hat, welche weit von dem Domizil der Rheder entfernt sind, und er somit von diesen nicht zu jeder Zeit mit den erforderlichen Geldmitteln versehen werden kann. Das römische Recht hat nun nicht sowohl aus diesem Grunde — denn danach würde eine Verhaftung des Rheders durch die Handlungen des Schiffers nur in demselben Umfange geboten werden,

in welchem das heutige Recht eine solche zulässt, — sondern mit Rücksicht auf die Personen, welche mit einem Schiffer Rechtsgeschäfte abzuschliessen genöthigt und doch nicht immer in der Lage sind, die rechtliche Stellung desselben zu übersehen, eine Klage gegen den *exercitor* in allen Fällen zugelassen, in denen der *magister navis* ein Rechtsgeschäft innerhalb des ihm bei der Bestellung eingeräumten Wirkungskreises abgeschlossen hat. In diesem letzteren Umstand liegt eine Beschränkung des Vertretungsrechts des Schiffers, indem dasselbe sich nur geltend macht bei den Rechtsgeschäften, die sich ausschliesslich beziehen entweder auf die Beförderung von Passagieren, oder auf die von Sachen, oder auf die Beförderung von leichten Waaren, oder auch von schwerem Gut, oder auf den Transport von Personen oder Sachen zwischen bestimmten Häfen (*L. 1 § 12 De exercit. act. [14, 1]*). Innerhalb des ihm eingeräumten Wirkungskreises lässt das römische Recht aber stets den Rheder durch den Schiffer verpflichtet werden, mag das Geschäft in der Heimath des Schiffes resp. am Domizil des Rheders, oder aber in der Fremde abgeschlossen sein. Das spätere Recht, und zwar bereits das Recht des Mittelalters hat die Vertretungsbefugnisse des Schiffers nicht weiter ausgedehnt, als es das Interesse des Rheders selbst fordert. Es hat dieselben daher cessiren lassen da, wo die Rheder die Angelegenheiten des Schiffes selbst zu besorgen im Stande sind, so lange der Schiffer seiner Rheder „mächtig“ ist. (Vgl. Heise und Cropp, jur. Abh. I S. 465). Während aber dieser Grundsatz genügend für das Interesse der Rheder sorgte, so nahm er nicht in gleicher Weise die Interessen derer wahr, welche mit dem Schiffer Geschäfte abschlossen, weil diesen zugemuthet wurde, stets sich zu vergewissern, ob es dem Kapitän möglich wäre, sich mit Instruktion vom Rheder versehen zu lassen. Das H.G.B. hat demgemäss diesen Punkt genauer präzisirt, indem es die in Rede stehende Möglichkeit für die Zeit annahm, wo das Schiff sich in seinem Heimathshafen befindet, ohne Rücksicht darauf, ob die Rheder oder einzelne derselben hier auch ihr Domizil haben.

2. Der Vollmacht, auf Grund deren der Schiffer auch während seines Aufenthaltes im Heimathshafen den Rheder durch Verträge verpflichten kann, steht *negotiorum gestio* und *in rem versio* für das Schiff gleich (Prot. IV S. 1883. 1885).

3. Dass von der Regel des Art. 495 eine Ausnahme mit Rücksicht auf die Annahme der Schiffsmannschaft gemacht wird, erklärt sich daraus, dass der Erfolg einer Seereise zum grossen Theil davon abhängt, dass der Kapitän sich auf seine Leute vollständig verlassen kann. Daher muss ihm bei der Annahme derselben auch unbedingt freie Hand gelassen werden. Auf Dampfschiffen pflegt jedoch der Rheder selbst den ersten Ingenieur anzustellen, der seinerseits wieder das bei der Maschine beschäftigte Personal, Maschinisten, Maschinist-Assistenten, Heizer, Feuerleute annimmt. Auf diese Personen würde daher das in Rede stehende

Recht des Schiffers nicht auszudehnen sein. Der Abs. 2 des Artikels hat übrigens nur die Bedeutung, dass die von Seiten des Schiffers allein vorgenommene Anstellung der Schiffsmannschaft unter allen Umständen eine legale ist, welche der Rheder anzuerkennen und für sich gelten zu lassen hat. Es ist damit nicht ausgedrückt, dass die Annahme der Schiffsmannschaft ausschliesslich Sache des Kapitäns sei, welcher eine Mitwirkung des Rheders dabei nicht zu dulden habe. Der Preussische Entwurf (Art. 440) enthielt eine derartige Vorschrift, welche man jedoch in der Hamburger Konferenz für bedenklich hielt und deshalb beseitigte (Prot. IV S. 1964 f.). Der Schiffer wird daher nicht nur den Protest des Rheders gegen die Anstellung eines Schiffsmannes zu beachten, sondern auch den direkten Anweisungen desselben, den einen und den anderen Seemann anzunehmen, Folge zu leisten haben. Diese Pflicht ergiebt sich aus dem Dienstverhältniss, in dem sich der Schiffer zum Rheder befindet. Ist der Schiffsmann von der Beschaffenheit, dass der Schiffer von seiner Annahme eine Gefährdung des Schiffes zu befürchten hat, so würde er sich dieser Anordnung des Rheders eben so wenig, wie jeder anderen, die ihm eine Pflichtverletzung zumuthete, zu fügen haben (vgl. oben S. 81). Hat er sich aber einen solchen Schiffsmann vom Rheder aufdrängen lassen, so haftet er gemäss Art. 479 auch für allen durch denselben verursachten Schaden, nur freilich, wenn er protestirt hat, nicht dem Rheder selbst gegenüber.

Art. 496.

Befindet sich das Schiff ausserhalb des Heimathshafens, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen.

Diese Befugniss erstreckt sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen; sie erstreckt sich ferner auf die Anstellung von Klagen, welche sich auf den Wirkungskreis des Schiffers beziehen.

1. Der Artikel stimmt mit dem früheren gemeinen Seerecht, wie es in Theorie und Praxis zum Ausdruck gekommen, überein.*)

*) Im Grossen und Ganzen stimmt auch das französische Recht überein. Der Schiffseigenthümer hat hiernach alle Handlungen des Kapitäns anzuerkennen, welche diesem das Gesetz nicht geradezu untersagt. Der *Code* verbietet nun dem Schiffer ohne Spezialvollmacht des Schiffseigenthümers irgend welche Rechtshandlungen Behufs der Ausbesserung, Ausrüstung, Verfrachtung des Schiffes einzugehen sowie Gelder zu diesem Zwecke auf das Schiff aufzunehmen, so lange sich derselbe im Wohnorte *(demeure)* des Eigenthümers oder seines Bevollmächtigten befindet *(Code de comm. art. 232)*. Auch Schiffsleute soll er an diesem Ort nur annehmen *de concert avec les propriétaires (art. 223)*. Trotzdem hält die französische Jurisprudenz solche Verträge auch ohne Vollmacht des Eigenthümers zu Gunsten des Dritten für gültig, wenn

Der Schiffer erscheint hiernach (ausserhalb des Heimathshafens) als der rechtmässige Vertreter des Rheders in Betreff alles desjenigen, was in den Angelegenheiten des Schiffes und für den Zweck der Frachtübernahme auszuführen ist (Heise und Cropp, jur. Abh. I S. 465. Seuffert's Archiv XII Nr. 292).

2. Die Vertretungsbefugniss des Schiffers beginnt, sobald sich das Schiff ausserhalb des Heimathshafens befindet, ohne Rücksicht darauf, ob dasselbe in einem Hafen liegt, in welchem einer der Rheder selbst wohnt, oder eine Handelsniederlassung hat, oder sogar die Rhederei durch einen Bevollmächtigten vertreten ist; ohne Rücksicht natürlich auch darauf, ob der Schiffer „in der Ausführung einer bestimmten Frachtreise begriffen", oder erst ausgefahren ist, „um Fracht zu suchen" (Prot. VIII S. 4474).

3. Die Rechtsakte, zu denen der Schiffer für legitimirt erklärt wird, sind durchweg solche, ohne die sich ein Frachtverkehr und demgemäss Frachtverdienst nicht denken lässt. Hierbei wird aber die Gültigkeit des Geschäfts zu Gunsten des Dritten dadurch nicht bedingt, dass das konkrete Geschäft nothwendig vorgenommen werden musste; es ist vielmehr auch gültig, wenn der Schiffer dasselbe nur aus Zweckmässigkeitsrücksichten abgeschlossen hat (Prot. VIII. S. 3767). Auch sind es nicht nur die „immer wiederkehrenden, alltäglichen" Geschäfte, sondern in gleicher Weise die „seltener vorkommenden", durch besondere Ereignisse hervorgerufenen (Prot. IV S. 1896); wie z. B. die Versicherung des Schiffes. Dagegen sind es nur Geschäfte, welche das Schiff für den Frachtverkehr geschickt machen sollen, und keineswegs alle Geschäfte, welche in den Frachverkehr hineinschlagen. So ist der Schiffer z. B. durchaus nicht ermächtigt, für Rechnung des Rheders Waaren anzukaufen, um sie nach anderen Plätzen zu verladen (Prot. IV. S. 1896).

4. Aus der Befugniss zur Eingehung von Frachtkontrakten geht hervor die Befugniss zu allen Handlungen, welche die regelmässige Folge eines Frachtvertrages sind; so namentlich zur Empfangnahme von Frachtgeldern (einschliesslich der Ueberliegegelder) *) Wird dem Schiffer zu viel Fracht gezahlt, so haftet für die Rückgabe dieses Indebitums nicht blos er selbst persönlich, sondern auch der Rheder, vorausgesetzt, dass das Geld

letzterem nicht nachgewiesen wird, dass ihm die Anwesenheit des Eigenthümers bekannt gewesen, oder hätte bekannt sein müssen. *(Pardessus n. 662.)*

Nach englischem Recht hat der Rheder vom Schiffer ohne besondere Vollmacht abgeschlossene Geschäfte gelten zu lassen, wenn sie zu den Rechtshandlungen gehören, die der Schiffer regelmässig — bei einem Schiff der in Rede stehenden Art — allein einzugehen pflegt *(Abbott, treatise p. 100—106.*

*) Diese Befugniss geht auch daraus hervor, dass der Schiffer das Konnossement zu zeichnen hat (Art. 644), und die Güter an den Destinatär nur gegen Zurückgabe des Konnossements (wenigstens Eines quittirten Exemplars: Art. 652) und gegen Zahlung der Fracht (Art. 615) auszuliefern sind.

diesem ausbezahlt oder zu Schiffszwecken verwendet ist. Denn wenn der Rheder, nachdem ihm aus der Schiffsrechnung die Quelle des Geldes bekannt geworden, nicht die Rückzahlung desselben veranlasst, so liegt darin eine Ratihabition, woraus seine Haftung folgt (*L. 14 de cond. ca. da. [12, 4]. L. 6 § 1. § 2 De cond. ind. [12, 6]*). Eben so würde der Schiffer berechtigt und verpflichtet sein, aus dem ihm untergebenen Vermögen der Rhederei das *indebitum* zurückzuzahlen, denn da der Rheder nicht will, dass der Schiffer mehr als die geschuldete Fracht einziehe, so liegt in dem diesem ertheilten generellen Auftrage des Ersteren, ihn in allen Schiffsangelegenheiten zu vertreten, auch der „die in seiner Eigenschaft als Schiffer irrthümlich zu viel empfangene Fracht in eben dieser Eigenschaft zurückzuzahlen". (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 13. Januar 1870 bei Kierulff, Samml. VI S. 10 ff.) Dagegen ist der Schiffer nicht legitimirt zur Vornahme solcher Handlungen, die nur zufälliger Weise mit dem Frachtvertrage in Verbindung stehen. So nicht zur Versicherung der Frachtgelder und Havariegelder. Auf der Hamburger Konferenz wurde allerdings der Vorschlag gemacht, demselben diese Befugniss ausdrücklich beizulegen. Doch wurde eine solche Bestimmung für bedenklich befunden (Prot. IV S. 1886 f.).*) Ferner geht aus der Befugniss des Schiffers zur Eingehung von Frachtverträgen nicht das Recht hervor, einen vom Rheder geschlossenen Frachtkontrakt zu annulliren oder zu verändern, insbesondere die zwischen dem Befrachter und dem Rheder vereinbarte Fracht herabzusetzen, eine Veränderung der von diesem festgesetzten Reise zu bewilligen. Eben so wenig darf er Güter frachtfrei annehmen (Erk. des Hamburger Handelsger. vom 3. Juli 1851 bei Ullrich, Samml. I Nr. 27 S. 71 und vom 23. Oktober 1851 ebendas. Nr. 36 S. 86. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 21. Februar 1857 in Seuffert's Archiv XII Nr. 292).

5. Klagen anstellen kann der Schiffer nicht blos aus solchen Rechtsgeschäften, welche er selbst, sondern auch aus solchen, die der Rheder eingegangen ist (z. B. auf die Fracht aus einem vom Rheder geschlossenen Frachtkontrakt). Ja diese Befugniss beschränkt sich nicht auf Rechtsgeschäfte, sondern erstreckt sich auf alle möglichen anderen Fälle, z. B. auf Ansegelungssachen (Prot. VIII S. 3784 f.). Natürlich ist der Rheder in den Fällen, in denen der Schiffer zu seiner Vertretung vor Gericht ermächtigt ist, von der Theilnahme am Prozesse nicht ausgeschlossen (Prot. IV S. 1911).

Der Artikel enthält Bestimmungen nur in Betreff der Aktivlegitimation des Schiffers zur Vertretung des Rheders im Prozess.

*) Die verschiedenen Richtungen, die in dieser Hinsicht auf der Hamburger Konferenz hervortraten, waren auch schon früher in der Praxis vorhanden. In dem in Ullrich's Samml. I Nr. 129 S. 189 f. abgedruckten Fall erklärte das Hamburger Handelsgericht den Kapitän als solchen zur Versicherung der Fracht nicht für befugt, das Obergericht dagegen legte ihm diese Befugniss bei.

Passivlegitimation hat derselbe nicht in gleichem Umfange. Diese ist vielmehr auf die Fälle zu beschränken, in denen sie vom Gesetz ausdrücklich anerkannt ist, wie im Art. 697 und Art. 764. Auf der Hamburger Konferenz war Seitens des Referenten der Antrag gestellt, unter die von der Befugniss des Schiffers zur Vertretung des Rheders handelnden Bestimmungen auch den Satz (Prot. IV S. 1894, vgl. S. 1909 ff.) aufzunehmen:

Der Schiffsgläubiger, welcher gegen den Rheder einen Anspruch verfolgt, um aus Schiff und Fracht sich zu befriedigen, kann den Schiffer belangen, so lange dieser das Schiff führt. Ein auf diesem Wege gegen den Schiffer erwirktes Erkenntniss wird gegen den Rheder in Schiff und Fracht vollstreckt.

Als nun aber der „von den Schiffsgläubigern" handelnde Titel 11 des Preussischen Entwurfs durch die Konferenz eine vollständige Umgestaltung erfuhr, und dabei auch der den Inhalt des Art. 764 H.G.B. bildende Grundsatz aufgestellt ward, wurde die eben angeführte Bestimmung, als hierdurch vollständig ersetzt, gestrichen (Prot. VI S. 2927—2929). Handelt es sich also um Ansprüche, aus denen der Rheder persönlich haftet, so ist der Kapitän nicht passiv zur Vertretung des Rheders legitimirt;*) und es würde daher ein gegen den Ersteren ergangenes Erkenntniss gegen die *fortune de terre* des Rheders nicht vollstreckbar sein (Prot. VIII S. 4173). Es darf also z. B. eine Klage auf Rückzahlung zu viel empfangener Fracht nicht gegen den Schiffer angestellt werden. Und eben so wenig werden die Schiffsleute sich auf ein den Schiffer verurtheilendes Erkenntniss stützen dürfen, wenn sie Exekution „in das der See nicht anvertraute Vermögen des Rheders" beantragen (Erk. des Hamburger Handelsger. vom 6. Dezember 1873. 11. April 1874. 11. Mai 1874 — Hamburger Handelsger.-Zeit. von 1874 Nr. 186).

Art. 497.

Zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg, sowie zum Abschlusse ähnlicher Kreditgeschäfte ist jedoch der Schiffer nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise nothwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Ein Bodmereigeschäft ist er einzugehen nur dann befugt, wenn es zur Ausführung der Reise nothwendig und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist.

Die Gültigkeit des Geschäfts ist weder von der wirklichen Verwendung, noch von der Zweckmässigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl, noch von dem Umstande abhängig, ob

*) Wie Koch, Kommentar Note 12 zu Art. 455, der im Uebrigen dieselbe Ansicht vertritt, dazu kommt, eine Ausnahme zu statuiren bei Rekonventionen in den Fällen, in denen der Schiffer nach Art. 496 Abs. 2 zur Anstellung der Klage legitimirt ist, ist mir nicht ersichtlich.

dem Schiffer das erforderliche Geld zur Verfügung gestanden habe, es sei denn, dass dem Dritten der böse Glaube bewiesen würde.

1. Der vorige Artikel ermächtigt den Schiffer zur Vornahme nicht nur von alltäglich wiederkehrenden, sondern auch von seltener vorkommenden Geschäften, aber immer nur von solchen, welche mit dem regelmässigen Schifffahrtsbetriebe verbunden sind. Der Art. 497 handelt von den bei einem solchen nicht vorkommenden, von den ungewöhnlichen Geschäften, und es laufen hierbei seine Bestimmungen auf den Satz hinaus, dass der Schiffer solche Geschäfte nur im Falle der Nothwendigkeit abzuschliessen befugt ist*) (Prot. IV S. 1889). Das Vorhandensein solcher Nothwendigkeit braucht nicht vor Eingehung des Geschäfts unter Beobachtung bestimmter Formen festgestellt zu werden (Prot. IV S 1899—1901), sondern der Dritte, welcher aus dem Geschäft Rechte gegen den Rheder geltend machen will, kann dasselbe durch jedes geeignete Beweismittel darthun. Von diesem Nachweise ist aber die Geltendmachung des Anspruchs gegen den Rheder abhängig, und zwar genügt es nicht, dass die Nothwendigkeit zur Eingehung des in Rede stehenden Geschäfts überhaupt dargethan wird, sondern es muss auch bewiesen werden, dass die Verwendung gerade des Geldbetrages, um den es sich dabei handelt, erforderlich gewesen. Ein jedes der hier in Rede stehenden Geschäfte ist daher nur bis zu dem Betrage für den Rheder rechtsverbindlich, „dessen Verwendung nothwendig gewesen“ (Prot. S. 1905 f.).

2. Das Gesetz fordert nur den Nachweis der Nothwendigkeit des Geschäfts, nicht auch den der wirklichen Verwendung der dadurch erhaltenen Mittel in den Nutzen des Rheders. Wie also nach römischem Recht der Rheder für die Rückzahlung eines Darlehns haftet, welches der Schiffer zwar aufgenommen, um dasselbe für das Schiff zu verwenden, darauf aber in eigenen Nutzen verwendet hat *(L. 9 De exercit. act. [14, 1])*, so hat auch nach dem H.G.B. der Rheder für die Rückzahlung des Darlehns und Bodmereigeldes einzustehen, selbst wenn der Schiffer dasselbe veruntreut haben sollte. Das H.G.B. hat die im früheren gemeinen Recht bestrittene Frage in diesem Sinne entschieden, weil es dem Darleiher nicht zuzumuthen ist, „die Verwendung des Geldes zu kontroliren,“ und die Aufstellung eines solchen Verlangens im Gesetzbuch gerade die Interessen der Rheder empfindlich schädigen muss, indem unter dieser Voraussetzung „Jedermann Bedenken tragen wird, dem Schiffer Geld zu leihen“ (Prot. IV S. 1905). Aus eben demselben Grunde ist auch davon Abstand genommen, die Gültigkeit des Geschäfts abhängig zu machen von der Zweckmässigkeit der unter mehreren Kreditgeschäften getroffenen Wahl oder von

*) Nach dem *Code de comm. (art. 236)* macht der Kapitän sich verantwortlich, wenn er *sans necessité* Geld aufnimmt *sur le corps, avitaillement ou équipement du navire*. Das Geschäft selbst ist aber gültig, vorausgesetzt, dass der Darleiher *in bona fide* war.

dem Umstande, dass das erforderliche Geld dem Schiffer nicht zur Verfügung gestanden.

Art. 498.

Auf den persönlichen Kredit des Rheders Geschäfte abzuschliessen, insbesondere Wechselverbindlichkeiten für denselben einzugehen, ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht (Art. 452 Ziff. 1) befugt. Verhaltungsmassregeln und dienstliche Anweisungen, welche der Schiffer vom Rheder erhält, genügen nicht, die persönliche Haftung des Rheders dem Dritten gegenüber zu begründen.

Die im Art. 497 aufgeführten Rechtsgeschäfte hat der Rheder für sich gelten zu lassen, wenn die daselbst angegebenen Voraussetzungen zutreffen. Allein er haftet dafür, dem Art. 452 gemäss, nur mit Schiff und Fracht. Eine persönliche Verpflichtung desselben durch ein vom Schiffer abgeschlossenes Rechtsgeschäft setzt, abgesehen von den Heuerkontrakten, eine besondere Vollmacht des Ersteren voraus. Dieser Satz geht bereits aus dem Art. 452 hervor. Der Art. 498 geht aber noch weiter. Er verbietet dem Schiffer ohne besondere Vollmacht ein Geschäft auf den persönlichen Kredit des Rheders abzuschliessen. Darin liegt zweierlei. Einmal erscheint der Abschluss des Geschäfts als eine Rechtsverletzung, deren sich der Schiffer schuldig macht, und woraus für diesen der Rechtsnachtheil des Art. 502 Abs. 2, d. h. eine persönliche Verantwortlichkeit sich ergiebt; dann aber wird das Geschäft für unwirksam erklärt, um dem anderen Kontrahenten irgend einen (auch nur auf Schiff und Fracht beschränkten) Rechtsanspruch gegen den Rheder zu gewähren. Die erstere Bedeutung des in Rede stehenden Satzes wurde auf der Hamburger Konferenz allgemein zugegeben (Prot. IV S. 1887 f. VIII S. 3768 f.); dagegen scheint man darüber nicht einig gewesen zu sein, ob auch der letztere Sinn damit zu verbinden sei (s. Prot. VIII S. 3768 f.). Derselbe ergiebt sich aber daraus, dass der Artikel dem Schiffer, abgesehen von dem Fall einer Vollmachtsertheilung untersagt, Geschäfte auf den persönlichen Kredit des Rheders abzuschliessen. Thut er dies dennoch, so handelt er nicht mehr innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse, und alsdann sind seine Handlungen für den Rheder nach Art. 502 überhaupt nicht verbindlich. Hat freilich in Folge des Geschäfts eine Bereicherung des Rheders, namentlich eine *in rem versio* hinsichtlich des Schiffsvermögens stattgefunden, so kann der Dritte das von ihm Gegebene condiziren.

Die Vollmacht, welche den Schiffer zur Abschliessung von Geschäften auf den persönlichen Kredit des Rheders ermächtigt, muss aber eine ausdrückliche sein, sie darf — wie das Gesetz noch besonders hervorgehoben hat — nicht bereits dann angenommen werden, wenn der Rheder „dem Schiffer, sei es im Voraus für eventuelle Fälle, sei es auf stattgehabte Anfrage für den ein-

zelnen Fall Instruktionen und Verhaltungsmassregeln ertheilt hat (Prot. VIII S. 3779—3781). Der Vollmacht steht natürlich die Ratihabition gleich. Ist der Schiffer ermächtigt, mittelst Wechsel auf die Rheder Geld zu entnehmen, so trassirt er bei einer Rhederei auf den Korrespondentrheder (Heise und Cropp, jur. Abh. I S. 511).

Art. 499.

Die Befugniss zum Verkaufe des Schiffes hat der Schiffer nur im Falle dringender Nothwendigkeit, und nachdem dieselbe durch das Ortsgericht nach Anhörung von Sachverständigen und mit Zuziehung des Landeskonsuls, wo ein solcher vorhanden, festgestellt ist.

Ist keine Gerichtsbehörde, und auch keine andere Behörde, welche die Untersuchung übernimmt, am Orte vorhanden, so hat der Schiffer zur Rechtfertigung seines Verfahrens das Gutachten von Sachverständigen einzuholen und, wenn dies nicht möglich ist, mit anderen Beweisen sich zu versehen.

Der Verkauf muss öffentlich geschehen.

1. Bei Beantwortung der Frage, ob eine dringende Nothwendigkeit den Verkauf des Schiffes rechtfertige, ist für den Schiffer und die von ihm zugezogenen Rathgeber entscheidend das Interesse des Rheders, als des Eigenthümers des Schiffes (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 283). Das Letztere darf vom Schiffer nur dann veräussert werden, wenn dies das einzige Mittel ist, um einen noch grösseren Schaden vom Rheder abzuwenden. Dies wird der Fall sein bei Seeuntüchtigkeit des Schiffes im Sinne des Art. 444 (Prot. IV S. 1912 f. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 398 f.); aber auch andere Umstände können den Verkauf als gebieterische Nothwendigkeit erscheinen lassen (Prot. VIII S. 3783 f.), z. B. die Unmöglichkeit, in irgend welcher absehbaren Zeit die zur Bedienung des Schiffes erforderliche Mannschaft zusammenzubringen.

2. Die dringende Nothwendigkeit reicht aber nicht aus, um den Verkauf gültig zu machen, sondern es ist hierzu noch erforderlich, dass die Formvorschriften des Art. 499 beobachtet sind; d. h. dass der Ausspruch der Sachverständigen, welcher diese Nothwendigkeit anerkennt, durch das Gericht oder eine sonstige Behörde des betreffenden Ortes konfirmirt ist (gleich der *innavigabilité légalement constatée* des *Code de commerce art. 237).*

3. Ist das eine oder das andere Requisit nicht gewahrt, so ist der Rheder berechtigt, den Verkauf anzufechten. Dies ist der Sinn, der, wennschon man sich über denselben auf der Hamburger Konferenz nicht recht hat einigen können (Prot. IV S. 1914 f.), allein mit den Worten des Artikels sich verbinden lässt (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. Dezember 1867 bei Kierulff, Samml. III S. 1003 f.). Indem nämlich das Gesetz dem Schiffer das Recht des Verkaufs einräumt nicht im Falle dringender Nothwendigkeit, welche von einer Behörde festzustellen ist,

noch im Falle von der Ortsbehörde konstatirter dringender Nothwendigkeit, sondern im Falle dringender Nothwendigkeit und nachdem dieselbe durch das Ortsgericht festgestellt ist, stellt es das Vorhandensein der Nothwendigkeit und das Konstatiren derselben als zwei gesonderte Requisite für die Gültigkeit des Verkaufs auf. Wie also der Verkauf nicht gültig wäre, wenn die Nothwendigkeit nicht durch die Behörde anerkannt worden, so ist derselbe auch nicht gültig, wenn eine Nothwendigkeit zwar von der Behörde konstatirt wurde, eine solche in Wahrheit aber gar nicht vorhanden, oder doch als vorhanden nicht nachgewiesen war.*) Ersteres würde möglich sein, wenn der Schiffer doloser Weise einen falschen Thatbestand vorgespiegelt hätte, oder die ausländischen Beamten selbst doloser oder fahrlässiger Weise einen falschen Thatbestand konstatirt hätten; Letzteres würde vorliegen, wenn die Nothwendigkeit zwar durch Sachverständige ausgesprochen, aber nicht begründet wäre, wenn z. B. die Sachverständigen in ihrem Gutachten (wie es in Entsch. des R.O.H.G. XVI S. 106 vorliegt) nach Aufführung der Schäden, die sie an dem Schiffe wahrgenommen, lediglich die Worte hätten folgen lassen, „aus diesen Gründen erklären wir, dass das Schiff reparaturunfähig ist,“ ohne diesen Ausspruch irgend wie zu begründen, und ohne dass die Begründung sich von selbst aus der Natur der wahrgenommenen Schäden ergäbe.

4. Dadurch, dass das Gesetz ein Gutachten von Sachverständigen fordert, wird dargelegt, dass nicht ein kategorischer Ausspruch genügt, sondern dass die Sachverständigen durch Darlegung ihrer Gründe zu bekunden haben, dass sie diesen Ausspruch zu thun befähigt waren. Freilich darf der erkennende Richter das Sachverständigen-Gutachten nur insofern einer Kritik unterwerfen, als er die Schlüssigkeit desselben zu prüfen hat; dagegen darf er nach einer feststehenden Praxis die Richtigkeit der von den Sachverständigen angestellten Beobachtungen nicht anzweifeln, noch Gegenbeweis dagegen zulassen, natürlich abgesehen von dem Falle erwiesenen *dolus* der Sachverständigen, oder auch des Schiffers resp. der Schiffsbesatzung, wodurch die Sachverständigen irregeleitet sind (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 402 und die daselbst citirten Erk.).

5. Will der Rheder wegen eines ungerechtfertigten Verkaufs des Schiffes einen Anspruch gegen den Schiffer geltend machen, so wird er sich freilich stets nur auf die nicht vorhandene Nothwendigkeit des Verkaufs berufen können, nicht auf die Nichtbeobachtung der Formvorschriften, denn nur im ersteren Fall kann von verletzten Interessen des Rheders die Rede sein.

*) Der Ausdruck „festgestellt“ im Art. 499 kann nichts anderes bedeuten, als anerkannt, konstatirt, und es ist unerfindlich, wie Makower, Kommentar Anm. zu Art. 499 (50b) in diesem Worte einen Hinweis auf eine endgültige, also unanfechtbare Entscheidung findet.

Art. 500.

Der Rheder, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann dem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, dass dieselben dem Dritten bekannt waren.

Art. 501.

Hat der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung des Rheders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet oder sich persönlich verpflichtet, so stehen ihm gegen den Rheder wegen des Ersatzes keine grösseren Rechte als einem Dritten zu.

Da dem Schiffer im Art. 498 geradezu untersagt ist, auf den persönlichen Kredit des Rheders Rechtsgeschäfte einzugehen, so kann das Gesetz den Kapitän selbst, welcher Vorschüsse für den Rheder geleistet oder sich für denselben persönlich verpflichtet hat, nicht besser stellen, als den Dritten, welcher Ansprüche gegen den Rheder aus den vom Schiffer für diesen abgeschlossenen Geschäften hat, indem sonst die zuerst angezogene Bestimmung illusorisch werden würde. Der Rheder haftet also, abgesehen vom Falle der Bereicherung, nur mit Schiff und Fracht.

Der Artikel sagt nur, dass der Schiffer gegen den Rheder nie mehr Rechte hat, als der Dritte; nicht aber, dass er als Kreditor des Rheders in jeder Beziehung und zu seinen eigenen Gunsten stets eben so zu behandeln sei, wie ein dritter Gläubiger. Während nämlich der letztere „die Nothwendigkeit der Geldverwendung" nachzuweisen hat, nicht aber „die wirkliche Verwendung" selbst, so würde der Schiffer einen Anspruch gegen den Rheder nur geltend machen können, wenn er die wirkliche Verwendung des Geldes zum Nutzen des Schiffes nachzuweisen im Stande wäre (Prot. IV S .1907—1909), denn ohne solche Verwendung lässt sich ein Forderungsrecht des Schiffers gegen den Rheder (abgesehen natürlich von Ansprüchen aus dem Dienstvertrage) überhaupt nicht denken. Dem Dritten gegenüber hat sich nämlich der Rheder, vertreten durch seinen gesetzlichen Mandatar, den Schiffer zur Rückzahlung des von diesem für das Schiff empfangenen Darlehns, zur Bezahlung des kreditirten Kaufpreises u. s. w. verpflichtet. Davon kann dem Schiffer gegenüber keine Rede sein. Dieser kann vielmehr nur klagen auf Ersatz der von ihm bei Ausrichtung des ihm mit der Bestellung zum Schiffer ertheilten Auftrages gemachten Auslage.

Art. 502.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Rheders, innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat,

wird der Rheder dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Rheders mit Schiff und Fracht begründet.

Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, dass er eine Gewährleistung für die Erfüllung übernommen oder seine Befugniss überschritten hätte. Die Haftung des Schiffers nach Massgabe der Art. 478 und 479 wird hierdurch nicht ausgeschlossen.

1. Die direkte Berechtigung und Verpflichtung des Rheders durch Handlungen des Schiffers (z. B. aus den von Letzterem gezeichneten Konnossementen), so dass hieraus ohne Weiteres der Erstere klagen und beklagt werden kann (Prot. VIII S. 3778—3780. Busch, Archiv XXX S. 64), gilt bereits nach römischem Recht und ist im früheren gemeinen deutschen Seerecht und in fast allen neueren Seegesetzen anerkannt worden.

Wenn hierzu vorausgesetzt wird, dass der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes gehandelt haben müsse, so heisst das, er muss das Rechtsgeschäft als gesetzlicher Vertreter des Rheders geschlossen haben. Wenn daher das Schiff vermiethet war, und der vom Miether etwa angestellte Schiffer im Auftrage eben desselben Geld aufnahm, um damit die Unkosten der Seefahrt zu bestreiten, so kann hierdurch natürlich der Eigenthümer des Schiffes nicht verpflichtet werden, es müsste denn der andere Kontrahent über die Anstellung des Kapitäns getäuscht oder durch die Umstände zu dem Glauben induzirt worden sein, dass die Anstellung des Schiffers in der regelmässigen Weise, d. h. vom Rheder erfolgt war (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 16. April 1842 in Seuffert's Archiv X Nr. 161; vgl. Art. 477 H.G.B.).

2. Dass der Schiffer durch die von ihm abgeschlossenen Rechtsgeschäfte dem Dritten nicht verpflichtet wird, ist zwar den Grundsätzen des römischen Rechts nicht konform *(L. 7 § 17. § 24 De exercit. [14, 1])*, ist aber eine Konsequenz des heutzutage geltenden Prinzips der direkten Stellvertretung.*)

3. Eine eigenthümliche Stellung nimmt der Schiffer dem Schiffsvolk gegenüber ein. „Bei Abschliessung der Heuerkontrakte" ist der Schiffer „nicht Repräsentant der Rheder in dem Sinne, dass der abgeschlossene Kontrakt von vorn herein als durch seine Vermittelung nur zwischen dem Schiffsvolk und den Rhedern abgeschlossen zu betrachten wäre; er schliesst vielmehr als derjenige, dem die Führung des Schiffes auf seine Verantwortlichkeit übertragen ist, die erforderlichen Dienstverträge im eigenen Namen ab". Der Heuerkontrakt besteht daher zwischen „dem Schiffer,

*) Es ist vollkommen unerfindlich, wie das Berliner Ober-Tribunal in einem Erkenntniss vom 9. Februar 1865 (Seuffert's Archiv XX Nr. 253) den Satz hat aufstellen können, dass wenn der Schiffer, während das Schiff sich ausserhalb des Heimathshafens befindet, selbständig — d. h. kraft seiner Anstellung, ohne besonderen Auftrag — einen Frachtkontrakt eingegangen, er auch auf Erfüllung desselben in Anspruch genommen werden könne.

als Dienstherrn“ (als welcher derselbe auch die Disziplinargewalt über die Mannschaft hat) und „dem Schiffsvolk als seinen Dienstleuten“. Der Schiffer ist daher dem Schiffsvolk gegenüber zwar nicht unbedingt zur Zahlung der Heuer verpflichtet, wohl aber zur Sorge dafür, dass dasselbe „wegen seiner Ansprüche aus Schiff und Fracht seine Befriedigung erhält“. Daraus folgt, „dass das Schiffsvolk berechtigt ist, sich wegen seiner kontraktlichen Ansprüche zunächst an den Schiffer zu halten und sich nicht an die einzelnen Rheder verweisen zu lassen hat, welche dem Schiffsvolke in den meisten Fällen nicht bekannt zu sein und noch weniger namhaft gemacht zu werden pflegen.“*) Daher kann der Schiffer „nicht nur, so lange er das Schiff führt, oder von der verdienten Fracht noch etwas in Händen hat, also zur Befriedigung des Schiffsvolkes im Stande ist, von diesem ohne Weiteres in Anspruch genommen werden, sondern es würde auch eine spätere Klage nicht ausgeschlossen sein, wenn er bei der Abmusterung oder bei der Rückgabe des Schiffes und Auslieferung der Fracht an die Rheder seine obgedachte Pflicht gegen das Schiffsvolk verletzt hätte“. Hat freilich der Kapitän bei Abmusterung des Schiffsmannes diesem auf den Betrag seines Heuer-Guthabens eine Anweisung auf den Rheder gegeben, und ist diese vom Schiffsmann anstandslos angenommen worden, so ist der Schiffer seiner Verbindlichkeit gegen den Letzteren nachgekommen, und er würde bei Ausantwortung der verdienten Fracht an den Rheder nicht weiter auf die Ansprüche des Schiffsmannes Rücksicht zu nehmen haben. Diese Ausführung des Ober-Appellations-Gerichts zu Rostock (Entsch. vom 17. Dezember 1853 bei Buchka und Budde, Entscheidungen I S. 71, auch abgedruckt in Seuffert's Archiv XI Nr. 169) halte ich für durchaus zutreffend, und ich glaube nicht, dass man den vom Reichs-Ober-Handelsgericht (Entsch. XIII S. 43) aufgestellten Grundsatz: „Der Heuervertrag wird vom Schiffer in Vertretung der Rhederei geschlossen“ mit allen Konsequenzen eines Namens der Rhederei geschlossenen Kontraktes für richtig, und danach den Schiffer durch die Heuerverträge eben so wenig, wie durch alle anderen Verträge, welche er in seiner Eigenschaft als Schiffsführer schliesst, für persönlich verpflichtet halten kann. Die mehrfach erwähnte Verpflichtung des Schiffers liesse sich vielmehr bereits aus Art. 478 f. ableiten.

Art. 503.

Auch dem Rheder gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die vorstehenden Artikel massgebend, soweit der Rheder diese Befugnisse nicht beschränkt hat.

Ausserdem ist der Schiffer verpflichtet, von dem Zustande des Schiffes, den Begebnissen der Reisen, den von ihm geschlossenen

*) Natürlich immer nur soweit sie wegen ihrer Forderung Befriedigung aus Schiff und Fracht verlangen; vgl. S. 105.

Verträgen und den anhängig gewordenen Prozessen den Rheder in fortlaufender Kenntniss zu erhalten und in allen erheblichen Fällen, namentlich in den Fällen der Art. 497 und 499, oder wenn er eine Reise zu ändern oder einzustellen sich genöthigt findet, oder bei aussergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen die Ertheilung von Verhaltungsmassregeln nachzusuchen, sofern die Umstände es gestatten.

Zu aussergewöhnlichen Reparaturen und Anschaffungen, selbst wenn er sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln des Rheders bestreiten kann, darf er nur im Falle der Nothwendigkeit schreiten.

Wenn er das zur Bestreitung eines Bedürfnisses nöthige Geld nicht anders sich verschaffen kann, als entweder durch Bodmerei oder durch den Verkauf von entbehrlichem Schiffszubehör, oder durch den Verkauf von entbehrlichen Schiffsvorräthen, so hat er diejenige Massregel zu ergreifen, welche für den Rheder mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist.

Er muss dem Rheder nach der Rückkehr in den Heimathshafen und ausserdem, so oft es verlangt wird, Rechnung legen.

1. Die vorangegangenen Artikel haben den Umfang der Befugnisse des Schiffers zunächst mit Rücksicht auf dritte Personen abgegrenzt, d. h. mit Rücksicht auf die Frage, inwiefern ein mit dem Schiffer, als Führer des Schiffes von einer dritten Person abgeschlossenes Geschäft von dieser gegen den Rheder geltend gemacht werden kann. Art. 503 erklärt die in den früheren Artikeln aufgestellten Grundsätze in gleicher Weise massgebend für das Verhältniss von Schiffer und Rheder, bestimmt also, dass diese Grundsätze auch massgebend sind für die Beurtheilung der Frage, ob der Rheder ein vom Schiffer für ihn abgeschlossenes Geschäft als eine Verletzung des zwischen ihnen bestehenden Verhältnisses betrachten und demgemäss Ersatz des ihm daraus erwachsenen Schadens verlangen oder dies nicht thun kann. Nur besteht der Unterschied, dass eine Seitens des Rheders vorgenommene Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers dem Dritten gegenüber blos beschränkte (Art. 500), dem Schiffer gegenüber unbedingte Geltung hat.

2. Von der im Abs. 2 statuirten Pflicht, sich vom Rheder in allen wichtigen Fällen Instruktionen zu erbitten, würde der Schiffer befreit werden durch die ihm bei Uebernahme des Kommandos ertheilte Ermächtigung, in allen oder gewissen — besonders namhaft gemacht — Fällen, z. B. in Havariefällen so zu handeln, „wie es ihm den Umständen nach am zweckmässigsten erschiene“ (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 17. September 1863 bei Hermann und Hirsch, Samml. 290).

3. Der Abs. 3 ist lediglich eine Konsequenz des Art. 497; denn da der Schiffer Kreditgeschäfte zum Behufe von Reparaturen und Anschaffungen nur im Nothfalle eingehen darf, so kann er dazu auch nur in demselben Falle die in seinem Besitz befindlichen Mittel des Rheders verwenden (Prot. IV S. 1889).

Art. 504.

Im Interesse der Ladungsbetheiligten hat der Schiffer während der Reise zugleich für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Massregeln erforderlich, so liegt ihm ob, das Interesse der Ladungsbetheiligten als Vertreter derselben wahrzunehmen, wenn thunlich deren Anweisungen einzuholen und, insoweit es den Verhältnissen entspricht, zu befolgen, sonst aber nach eigenem Ermessen zu verfahren und überhaupt thunlichst dafür zu sorgen, dass die Ladungsbetheiligten von solchen Vorfällen und den dadurch veranlassten Massregeln schleunigst in Kenntniss gesetzt werden.

Er ist in solchen Fällen namentlich auch berechtigt, die Ladung ganz oder zum Theil zu löschen, äusserstenfalls, wenn ein erheblicher Verlust wegen drohenden Verderbs oder aus sonstigen Gründen anders nicht abzuwenden ist, zu verkaufen oder Behufs Beschaffung der Mittel zu ihrer Erhaltung und Weiterbeförderung zu verbodmen, sowie im Falle der Anhaltung oder Aufbringung zu reklamiren oder, wenn sie auf andere Weise seiner Verfügung entzogen ist, ihre Wiedererlangung aussergerichtlich und gerichtlich zu betreiben.

1. Der Artikel zeigt, dass der Schiffer auf der Reise nicht nur der gesetzliche Vertreter der Rheder, sondern auch der Ladungsinteressenten ist (Prot. V S. 2461 f.). Diese sind zunächst die Absender, dann aber — nämlich nach Ausstellung der Konnossemente — die Destinatäre; und von den Absendern nicht blos die Befrachter, welche unmittelbar vom Schiffer oder Rheder das Schiff gechartert haben, sondern wenn das Schiff im Ganzen vermiethet ist, und der Befrachter es wieder auf Stückgüter verchartert hat, auch die einzelnen Ablader der Letzteren, obschon der Schiffer zu diesen in keinem direkten Kontraktsverhältniss steht.

2. Die Pflicht zur Anzeige und zur Einholung von Instruktionen, die Abs. 2 dem Schiffer auferlegt, besteht sämmtlichen bezeichneten Personen gegenüber (Prot. V S. 2464). Der Schiffer hat hinsichtlich der Anwendung besonderer Massregeln von den Ladungsinteressenten Anweisungen sich zu erbitten und diese zu befolgen, weil er auch in Ansehung von Sicherungsmassregeln der Vertreter der Ladungsinteressenten ist. Das Gesetz legt ihm aber diese Pflicht, sowie die Verbindlichkeit, den Anweisungen der Befrachter Folge zu leisten, nur unter der Voraussetzung auf, dass es die Umstände erlauben und es den bestehenden Verhältnissen entspricht. Es hat dies gethan, weil in manchen Fällen, namentlich bei Stückgüter-Ladungen, sowie wenn die Konnossemente an Order ausgestellt, und die Inhaber derselben dem Schiffer unbekannt sind, häufig gar keine Kommunikation zwischen diesem und den Ladungseigenthümern möglich sein wird

(Prot. V S. 2464). Wie übrigens der Ladungseigenthümer den Schiffer mit Anweisungen versehen darf, so kann er denselben auch vom selbständigen Handeln entbinden und z. B. die Sicherung der Güter nach einem eingetretenen Unfall selbst in die Hand nehmen. Für den Erfolg der vom Befrachter angeordneten Sicherungsmassregeln ist der Schiffer dann nicht verantwortlich (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 109). Auch ist dieser nur dann verpflichtet, einem solchen Vorhaben des Befrachters nachzugeben, wenn dies mit der ihm obliegenden Sorge für das Schiff und die Güter anderer Befrachter sich vereinigen lässt.

3. Die gerichtliche Vertretung der Ladungsinteressenten steht übrigens *ipso iure* dem Kapitän im Bestimmungsorte der Ladung eben so wenig, als im Abgangshafen zu, er kann vielmehr als deren Vertreter im Prozess nur auf Grund einer besonderen Vollmacht auftreten. Dies folgt aus dem Abs. 1 des Artikels, welcher den Schiffer nur während der Reise zum gesetzlichen Vertreter der Ladungsinteressenten erklärt, sowie aus analoger Anwendung des Art. 495 (Entsch. des R.O.H.G. IV S. 442 f.).

Art. 505.

Wird die Fortsetzung der Reise in der ursprünglichen Richtung durch einen Zufall verhindert, so ist der Schiffer befugt, die Reise entweder in einer anderen Richtung fortzusetzen oder dieselbe auf kürzere oder längere Zeit einzustellen, oder nach dem Abgangshafen zurückzukehren, je nachdem es den Verhältnissen und den möglichst zu berücksichtigenden Anweisungen entspricht.

Im Falle der Auflösung des Frachtvertrages hat er nach den Vorschriften des Art. 634 zu verfahren.

Auch hier fordert das Gesetz vom Schiffer nur möglichste Befolgung der Anweisungen der Ladungsinteressenten, weil derselbe gar nicht in allen Fällen im Stande ist, denselben nachzukommen, so namentlich dann nicht, wenn die ihm von verschiedenen Ladungsinteressenten zu Theil gewordenen Anweisungen einander widersprechen (Prot. V S. 2464 f.).

Art. 506.

Auf den persönlichen Kredit der Ladungsbetheiligten Geschäfte abzuschliessen, ist der Schiffer auch in den Fällen des Art. 504 nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.

Das Gesetzbuch hat die Stellung des Schiffers gegenüber den Ladungsinteressenten derjenigen nachgebildet, welche derselbe den Rhedern gegenüber einnimmt. Seine Befugnisse als gesetzlicher Vertreter der Ersteren gehen daher nicht weiter, als die, welche ihm als gesetzlichen Vertreter der Rheder zustehen. Ladungseigenthümer haften daher aus den vom Schiffer nicht auf Grund besonderer Voll-

macht, sondern kraft seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossenen Rechtsgeschäften nie über den Werth der *fortune de mer*, d. h. der ihnen abgelieferten Ladung hinaus (Prot. V S. 2629 f.).

Art. 507.

Ausser den Fällen des Art. 504 ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn und insoweit es zum Zweck der Fortsetzung der Reise nothwendig ist.

Das Gesetz räumt dem Schiffer eine Verfügung nur über Ladungs**theile** ein, weil eine Veräusserung resp. Verwendung der ganzen Ladung nicht zu dem durch den Artikel allein zugelassenen Zwecke, d. h. zum Zwecke der Fortsetzung der Reise geschehen könnte. Denn nach Entfernung der Ladung lässt sich eine Fortsetzung der Reise, (die nach dem Bestimmungsorte der ersteren geht) nicht denken. Dagegen können die Ladungstheile eben sowohl bestehen in Antheilen der Ladungen verschiedener Befrachter, als auch in der ganzen Ladung Eines Befrachters, wenn nur in dem Schiffe noch die Ladungen anderer Befrachter verbleiben und in ihrem Interesse die Reise fortzusetzen ist (Prot. V S. 2462 f.). Die Gültigkeit der Verbodmung der Ladung und der über Ladungstheile getroffenen Verfügung ist davon abhängig, dass „der Schiffer sich in einer solchen Lage" befunden hat, welche eine der in Rede stehenden ausserordentlichen Massregeln „erforderlich erscheinen" lässt (Prot. VIII S. 3816 f.). Ob die Lage eine solche gewesen, darüber entscheidet der Richter nach freiem Ermessen, natürlich, wo dies nothwendig ist, unter Zuziehung von Sachverständigen.

Art. 508.

Gründet sich das Bedürfniss in einer grossen Haverei und kann der Schiffer demselben durch verschiedene Massregeln abhelfen, so hat er diejenige Massregel zu ergreifen, welche für die Betheiligten mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist.

Als Mittel, wodurch dem durch grosse Havarie hervorgerufenen Bedürfniss abgeholfen werden könnte, wurden in der Hamburger Konferenz aufgezählt Verbodmung des Schiffes, Verbodmung der Fracht, Verkauf von Schiffszubehör, Verkauf von Schiffsvorräthen, Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, Verkauf von Ladungstheilen; eine Aufzählung, welche jedoch für nicht vollständig erklärt wurde (Prot. VIII S. 3817, S. 3822). Welches von diesen und den sonst noch möglichen Mitteln mit dem geringsten Nachtheil verbunden ist, hängt von dem konkreten Falle ab. Bei Abwägung des Nachtheils hat übrigens der Schiffer die Interessen sämmtlicher Betheiligten in Betracht zu ziehen. Er darf daher ein Mittel, das einen bestimmten Interessenten besonders beschwert,

wählen, wenn dieses für die Gesammtheit der Interessenten weniger beschwerlich ist. Es liegt darin keine Unbilligkeit, weil bei der Havariegrosse eine Ausgleichung des Schadens unter sämmtlichen Interessenten stattfindet. Der Artikel enthält übrigens nur eine Verhaltungsmassregel für den Schiffer, der sich durch ihre Nichtbeobachtung einer *culpa* schuldig macht, und es hängt von der Beobachtung derselben nicht die Gültigkeit des vom Schiffer abgeschlossenen Geschäftes ab, weil der Dritte gar nicht in der Lage ist, zu prüfen, ob das Geschäft unter den obwaltenden Verhältnissen die für die Interessenten am wenigsten nachtheilige Massregel ist. Dies folgt auch aus der Bestimmung des Art. 497 Abs. 2, welche für den Fall des Art. 508 für anwendbar erklärt wird (Art. 511).

Art. 509.

Liegt der Fall einer grossen Haverei nicht vor, so ist der Schiffer zur Verbodmung der Ladung oder zur Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung nur dann befugt, wenn er dem Bedürfniss auf anderem Wege nicht abhelfen kann, oder wenn die Wahl eines anderen Mittels einen unverhältnissmässigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde.

Auch in diesen Fällen kann er die Ladung nur zusammen mit dem Schiff und der Fracht verbodmen (Art. 681 Abs. 2).

Er hat die Verbodmung vor dem Verkauf zu wählen, es sei denn, dass die Verbodmung einen unverhältnissmässigen Schaden für den Rheder zur Folge haben würde.

Ist das für die Fortsetzung der Reise eintretende Bedürfniss nicht durch eine Havariegrosse hervorgerufen, ist es z. B. veranlasst durch eine erforderliche Reparatur des Schiffes, so kann der Schiffer bei der Wahl der Mittel, um demselben abzuhelfen, nicht das Interesse sämmtlicher Betheiligten in Betracht ziehen, weil der Schaden, der nicht durch grosse Havarie verursacht, nicht von sämmtlichen Interessenten zu tragen ist; er muss vielmehr zunächst das Interesse der Ladungsbetheiligten wahren, und das Bedürfniss durch die Mittel decken, für welche der Rheder aufzukommen hat, weil es regelmässig diesem obliegt, die für die Fortsetzung der Reise erforderlichen Gelder zu beschaffen. Er wird daher zu solchen Mitteln, durch welche die Ladungsinteressenten betroffen werden, nur aus den triftigsten Gründen seine Zuflucht nehmen dürfen (Prot. VIII S. 3821). Von den Fällen, in denen das Gesetz dies für zulässig erklärt, entspricht zwar der zweite, wie auch auf der Hamburger Konferenz zugegeben wurde, nicht der Konsequenz, man glaubte ihn aber aus Billigkeitsrücksichten zulassen zu müssen, indem der Rheder den Ladungsbetheiligten „den Nachtheil, welcher ihnen durch den Verkauf der Ladung“ erwachse, vollständig zu ersetzen habe, der Umstand aber, dass diese Pflicht cessire, wenn das Schiff verloren gegangen, dabei nicht in Betracht

komme, da alsdann auch die Ladung in den meisten Fällen verloren gegangen sein würde (Prot. VIII S. 3823).

Art. 510.

Die Verbodmung der Ladung oder die Verfügung über Ladungstheile durch Verkauf oder Verwendung wird in den Fällen des vorstehenden Artikels als ein für Rechnung des Rheders abgeschlossenes Kreditgeschäft (Art. 497 und 757 Ziffer 7) angesehen.

Dieser Artikel bestimmt, von welchem Gesichtspunkte aus den Ladungsinteressenten für die ihnen entzogenen Waaren, über die zu Gunsten des Rheders disponirt worden, Ersatz gewährt werde. Er bestimmt nämlich, dass der Akt, durch welchen dies Seitens des Schiffers geschieht, als ein von diesem im Namen des Rheders eingegangenes Kreditgeschäft zu betrachten sei. Der Rheder haftet daher den Ladungsinteressenten für die Wiederherstellung des Werthes ihrer geopferten Waaren, wie er aus den für die Erhaltung des Schiffes oder die Ausführung der Reise nothwendig gewordenen und vom Schiffer eingegangenen Kreditgeschäfte haftet. Derartige Ladungsinteressenten rangiren daher unter den Schiffsgläubigern. Den Werth, zu welchem hierbei die Waaren in Betracht kommen, bestimmen die Art. 612 und 613.

Art. 511.

In Bezug auf die Gültigkeit der in den Fällen der Art. 504 und 507 bis 509 von dem Schiffer abgeschlossenen Rechtsgeschäfte kommen die Vorschriften des Art. 497 zur Anwendung.

Art. 512.

Zu den Geschäften und Rechtshandlungen, welche der Schiffer nach den Art. 495, 496, 497, 499, 504, 507 bis 509 vorzunehmen befugt ist, bedarf er der in den Landesgesetzen etwa vorgeschriebenen Spezialvollmacht nicht.

Art. 513.

Was der Schiffer vom Befrachter, Ablader oder Ladungsempfänger ausser der Fracht als Kaplaken, Primage oder sonst als Belohnung oder Entschädigung, gleichviel unter welchem Namen, erhält, muss er dem Rheder als Einnahme in Rechnung bringen.

1. Unter Kaplaken *(panni cappales)* versteht man einen Zuschlag zur Fracht, der in der früheren Zeit vom Befrachter dem Schiffer auf Winterreisen zur Winterbekleidung (zu einer Kappe, Winterkappe) gezahlt wurde. Zuweilen wurden sie ausbedungen, zuweilen freiwillig gegeben. In der neueren Zeit nahm jedoch diesen Frachtzuschlag, welcher regelmässig in bestimmten Procenten von

der Fracht, zuweilen aber auch in einer runden Summe*) stipulirt wurde, durchweg die Rhederei in Anspruch so dass im H.G.B. nur der bestehende Zustand legalisirt worden ist.**) Dafür ist es aber Sitte geworden, dass der Kapitän unter dem Titel von Kaplaken eine Tantieme, in gewissee Procenten der verdienten Brutto- oder auch Nettofracht bestehend,***) oder statt derselben eine bestimmte Summe vom Rheder bekommt, und in dieser Bedeutung hat sich der Ausdruck Kaplaken besonders erhalten, während er in der zuerst hervorgehobenen meist durch andere Bezeichnungen, wie z. B. Primage, ersetzt ist.

2. Primage bedeutet einmal so viel wie Kaplaken, (Pöhls a. a. O.; wie es geradezu die englische Bezeichnung dafür ist: *Abbott, treatise p. 360. 361*) dann aber sind darunter und unter den sonstigen Belohnungen, deren der Artikel Erwähnung thut, Prämien zu verstehen, die der Befrachter unter gewissen Bedingungen zu zahlen verspricht, so wenn das Schiff innerhalb einer bestimmten Zeit, oder als das erste mit der betreffenden Art von Ladung in dem Bestimmungshafen eintreffen, oder wenn die Ladung einen vortheilhaften Markt gefunden haben werde und Aehnliches. In der Regel werden auch hierbei Procente der vereinbarten Fracht,†) zuweilen wird eine bestimmte Summe ausbedungen. Ob die Bedingung erfüllt, entscheidet richterliches (nöthigenfalls auf ein Sachverständigen-Gutachten gestütztes) Arbitrium; eben so entscheidet dasselbe auch über die Höhe der Prämie, wenn diese nicht in irgend einer Weise vereinbart sein sollte. Auch diese Prämien wurden schon früher vielfach für die Rheder stipulirt und vom Rheder in Anspruch genommen.

3. Nach dem H.G.B. sollen solche Prämien in jedem Fall, also auch wenn sie ausdrücklich dem Schiffer versprochen sind, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Frachtvertrag von diesem selbst oder vom Rheder abgeschlossen ist, dem Rheder verrechnet werden. Und dasselbe gilt von den ohne besonderes vorgängiges Versprechen nach Vollendung der Reise freiwillig vom Befrachter dem Schiffer gegebenen Geschenken. Der Grund wird darin gesucht, dass Alles, was der Schiffer „mit dem Schiffe durch Ausübung seiner Pflicht zu erwerben im Stande ist, dem Rheder“ gehört. Dies würde nun freilich nicht gegen das Behalten von Geschenken Seitens des Schiffers sprechen. Der wirkliche Grund ist wohl vielmehr ein Zweckmässigkeitsgrund,

*) Letzteres, wenn die Zahlung von Kaplaken nur für den Fall vom Befrachter versprochen wurde, wenn er mit dem Schiffer zufrieden sein würde.

**) Pöhls, Seerecht II S. 417. Kaltenborn, Seerecht I S. 156. Samml. der Erk. des Lüb. O.A.G. in Hamb. Rechtssachen II Nr. 73 S. 616 ff. Ullrich, Samml. I Nr. 22 S. 66. Prot. der Hamb. Konf. IV S. 1921 f.

***) 2 %, $2\frac{1}{2}$ %, 5 %, auch 5 von 105 finden sich häufig.

†) Die Procente sind in der Regel ziemlich hoch; 15 % Primage habe ich in vielen, namentlich hamburgischen und bremischen Chartepartien und Konnossementen gefunden.

nämlich der, dass die Sitte, dem Schiffer Geschenke zu geben, sehr häufig zum Nachtheil des Rheders ausschlägt, sei es, dass der Schiffer das Schiffsmaterial über Gebühr anstrengt, sei es, dass er im Hinblick auf ein zu erwartendes Geschenk zum Nachtheil des Rheders sich niedrigere Frachtsätze gefallen lässt (Prot. IV S. 1922 f.). Die Ausdehnung des Anspruchs des Rheders auf die ohne vorgängiges Versprechen dem Schiffer gegebenen Geschenke widerspricht denn eben sowohl dem gemeinrechtlichen Mandatsrecht,*) als dieselbe (was auch das Reichs-Ober-Handelsgericht anerkennt: Entsch VI S. 64) über die Bestimmungen des früheren Seerechts hinausgeht, welches allerdings dem Rheder die dem Schiffer vorher zugesagten Belohnungen zuspricht (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 21. Juli 1845 in Seuffert's Archiv IX Nr. 153).

4. Natürlich unterliegt es keinem Zweifel, dass der Schiffer, mit Genehmigung des Rheders derartige Geschenke behalten kann (Prot. a. a. O. und VIII S. 3789). Auch ist zu beachten, dass die Geschenke, um unter die Bestimmung des Artikels zu fallen, den Charakter von Belohnungen haben, d. h. dem Kapitän versprochen oder gegeben sein müssen im Hinblick auf seine als Schiffsführer geleisteten Dienste, denn da die Bestimmung entschieden dem anomalen Rechte angehört, indem sie lediglich auf Zweckmässigkeitsrücksichten beruht, so ist eine analoge Ausdehnung derselben nicht statthaft. Hat also der Schiffer lediglich für seine Person und ohne Hinblick auf seine Schiffsführung ein Geschenk vom Befrachter (der mit ihm vielleicht befreundet) erhalten, so braucht er dieses nicht an den Rheder abzuliefern. Wollte man das Gegentheil annehmen, so würde man damit vollständig über den Zweck des Gesetzes hinausgehen, welches nur eine Kollision der Interessen des Schiffers und des Rheders verhüten will.**)

5. Das Reichs-Ober-Handelsgericht hat in einem Erkenntniss vom 16. April 1872 (Entsch. VI Nr. 11) die Bestimmung dieses Artikels auch zur Anwendung gebracht für Ausfuhrprämien, welche der Empfänger der Ladung für sich nicht in Anspruch nimmt, und den Satz aufgestellt, dass der Schiffer die Exportbonifikation an den Rheder abzuliefern habe, möge dieselbe ihm als Kapitän, möge sie ihm als Vertreter der Ladungsinteressenten zugebilligt sein; und zwar mit Recht, denn in jedem Falle wird man die Ausfuhrprämie in der Hand des Kapitäns als eine demselben zu Theil gewordene Belohnung für geleistete Dienste aufzufassen haben, welche im ersteren Falle in dem Export, im zweiten in dem Transport der betreffenden Waaren bestehen.

*) L. 6 § 6. L. 10 § 8. § 13 L. 12 *Mandati* (17, 1). Mit dem Preuss. L. R. liesse sich dieselbe allenfalls in Einklang bringen: §§ 62—64 A.L.R. I, 13.

**) Dass dies der Zweck des Artikels, nimmt auch das R.O.H.G. Entsch. VI S. 64 an.

Art. 514.

Der Schiffer darf ohne Einwilligung des Rheders für eigene Rechnung keine Güter verladen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so muss er dem Rheder die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet des Rechts des Rheders, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

Das Gesetz hat nicht die Fälle vor Augen, „in welchen der Schiffer schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ein Unrecht durch die Verladung eigener oder fremder Güter begehen würde,“ d. h. die Fälle, in welchen der Schiffer „seine eigenen Waaren oder die Waaren anderer Personen, von denen er sich die entsprechende Fracht zahlen“ lässt, oder deren Waaren er „aus Gefälligkeit unentgeltlich oder gegen eine zu geringe Fracht“ befördert, in der Absicht ladet, „den Rheder um die ihm gebührende Fracht zu verkürzen;“ sondern den Fall, wo der Schiffer Waaren „auf eigene Rechnung“ in der Absicht befördert, „dem Rheder hierfür die entsprechende Fracht zu vergüten, und mit der Waare Handel zu treiben und dergleichen.“ Das Gesetz hat dies dem Schiffer untersagt, weil „die Spekulationsgeschäfte des Schiffers mit denen des Rheders“ nicht selten kollidiren, und durch dieselben dem Letzteren „eine unpassende Konkurrenz gemacht“ werden würde, auch durch Spekulationsgeschäfte der Schiffer nicht selten Zollverwickelungen und dergleichen entstehen dürften, „welche dem Rheder und den übrigen Ladungsinteressenten zum grossen Nachtheil gereichten“ (Prot. IV S. 1924—1928).

Der Schiffer unterliegt ausserdem in Betreff der Mitnahme von Waaren noch der Bestimmung des R.Str.G.B. § 297:

— *ein Schiffer, welcher ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu eintausend fünf Hundert Mark oder mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.*

Art. 515.

Der Schiffer kann, selbst wenn das Gegentheil vereinbart ist, jederzeit von dem Rheder entlassen werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche.

Das zwischen dem Schiffer und dem Rheder bestehende Rechtsverhältniss beruht auf einer Dienstmiethe, und zwar der Regel nach einer *locatio conductio operarum.* Daraus geht für den Rheder der Anspruch auf die Dienste des Schiffers, und für den Schiffer der Anspruch auf die ihm versprochene *merces* und die etwa daneben noch ausbedungenen Emolumente hervor. So sicher

nun jeder der Kontrahenten verpflichtet ist, so lange das Verhältniss besteht, die aus dem Kontraktsverhältniss für ihn hervorgehenden Verbindlichkeiten zu erfüllen, so kann er seine Ansprüche aus demselben aufgeben. Der Rheder ist daher berechtigt, jeden Augenblick auf die Dienstleistungen des Schiffers zu verzichten, d. h. denselben seiner Funktionen zu entheben.

Das Vertretungsverhältniss dritten Pesonen gegenüber beruht auf einem dem Schiffer Seitens des Rheders ertheilten Mandat. Da das Mandat jederzeit vom Mandanten widerrufen werden kann, so kann der Rheder auch stets das gedachte Vertretungsrecht des Schiffers beseitigen.

Auf diesen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts beruht die Bestimmung des Artikels.

Art. 516.

Erfolgt die Entlassung, weil der Schiffer untüchtig befunden ist, oder weil er seiner Pflicht nicht genügt, so erhält er nur dasjenige, was er von der Heuer einschliesslich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat.

1. Der vorangehende Artikel hat als Regel das Prinzip aufgestellt: Der Rheder kann den Schiffer seiner Funktionen entheben, Letzterer behält aber dessenungeachtet seine vermögensrechtlichen Ansprüche aus dem Dienstvertrage. In den folgenden Artikeln wird dieses Prinzip genauer bestimmt resp. modifizirt. Der Art. 516 behandelt den Fall, in dem durch Schuld des Schiffers der Dienstvertrag nicht erfüllt werden kann, weil der Schiffer die ihm obliegenden Dienste nicht leistet. Für diesen Fall ist die Entscheidung bereits durch das bürgerliche Recht gegeben. *Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit, quo minus operas praestet;* heisst es in L. 38 *Locati* (19, 2). Der *locator operarum* hat also keinen Anspruch auf Lohn, soweit er die Dienste nicht geleistet hat. Und daraus folgt wieder, dass, wenn der Dienstvertrag wegen Nichtleistung der bedungenen Dienste aufgelöst wird, die *merces* nur bis zur Auflösung zu zahlen ist.

Die Nichtleistung kann nun ihren Grund haben in der Untüchtigkeit des Schiffers — und darunter ist der Mangel der erforderlichen Kenntnisse und sonstigen Fähigkeiten zur Führung des Schiffes zu verstehen (Prot. IV S. 1933f.) — oder in Pflichtverletzung.

Unter dem „seiner Pflicht nicht genügen“ ist nicht jede „geringfügige Pflichtversäumniss“ zu verstehen, sondern nur schwerere Pflichtversäumniss, welche sich als Nichtleistung der aus dem Dienstverhältniss hervorgehenden Dienste charakterisirt. Wann dies aber anzunehmen, darüber entscheidet *arbitrium iudicis* (Prot. IV S. 1934).

2. Die Bestimmung dieses Artikels greift Platz, mag der

Schiffer auf bestimmte oder unbestimmte Zeit oder auf Lebensdauer angestellt oder für eine bestimmte Reise geheuert sein (Prot. S. 1933. 1935). Der Umstand, dass im letzteren Falle eine *locatio conductio operis* vorliegt, begründet keinen Unterschied.

Art. 517.

Wenn ein Schiffer, welcher für eine bestimmte Reise angestellt ist, entlassen wird, weil die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blokade oder wegen eines Einfuhr- oder Ausfuhrverbots, oder wegen eines anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, so erhält er gleichfalls nur dasjenige, was er von der Heuer einschliesslich aller sonst bedungenen Vortheile bis dahin verdient hat. Dasselbe gilt, wenn ein auf unbestimmte Zeit angestellter Schiffer entlassen wird, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat.

Erfolgt in diesen Fällen die Entlassung während der Reise, so hat der Schiffer ausserdem nach seiner Wahl entweder auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, oder auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzbuchs ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfasst derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

1. Der Artikel handelt nur von dem für eine bestimmte Reise geheuerten Schiffer, hat also nur eine *conductio operis*, nicht *operarum* vor Augen, indem hier der Schiffer nicht nur Dienste zu leisten übernommen hat, sondern die Hervorbringung einer bestimmten Wirkung, nämlich das Schiff an den Bestimmungsort zu führen.

Nach gemeinem Civilrecht trifft nun der *casus*, welcher die Ausführung des *opus* verhindert, den *conductor operis* insofern, als er den Anspruch auf die *merces* verliert, oder, wenn die Uebergabe des *opus* stückweise erfolgt, doch so weit, als die Uebergabe noch nicht erfolgt ist.*) Diesem Prinzip ist die Bestimmung des Abs. 1 des Artikels konform. Der *locator operis*, der Rheder wird von dem Augenblicke an von der Verbindlichkeit fernerer Zahlung der *merces* an den *conductor*, den Kapitän, befreit, in dem die Herstellung des *opus*, die Ausführung der Reise durch einen diese selbst betreffenden Zufall unmöglich geworden ist. Das ist einmal der Fall bei einem das Schiff oder die Ladung oder beide betreffenden Zufall, wenn z. B. das Schiff untergeht, die Ladung verbrennt, ferner in den Fällen von *vis maior*, welche sich als Verhinderungen von hoher Hand (von Seiten souveräner Mächte) charakterisiren; nämlich wenn ein Krieg zwischen dem Heimaths-

*) *L. 36 Locati (19, 2): — quod vero (scil. opus) ita conductum sit, ut in pedes mensurasve praestetur, eatenus conductoris periculo est, quatenus admensum non sit.*

staate des Rheders oder des Eigenthümers der Ladung ausgebrochen ist, wodurch Schiff oder Ladung unfrei, d. h. der Gefahr des Aufbringens ausgesetzt wird; wenn Embargo, ein vorläufiger Arrest, von dem Staate, in dessen Gebiet sich das in Frage stehende Schiff befindet, auf alle in seinen Häfen oder Territorialmeeren befindlichen Schiffe oder die von der Nationalität des Ersteren gelegt wird; wenn der Hafen, in welchem das betreffende Schiff liegt, oder der, nach welchem es bestimmt ist, blokirt ist; wenn für die Waaren, die das Schiff geladen, im Ausgangshafen ein Ausfuhrverbot oder im Bestimmungshafen ein Einfuhrverbot besteht. In diesen Fällen trifft die *vis maior* stets Schiff oder Ladung, wenn sie zunächst auch in der Person des Rheders oder eines Ladungseigenthümers eingetreten sein sollte. Bricht z. B. Krieg aus zwischen einer Macht und dem Staate des Ladungseigenthümers, so wird dadurch zuerst der Letztere zum Angehörigen einer kriegführenden Macht, zugleich wird dadurch aber auch die Waare zum feindlichen Gut, allerdings indirekt, im Gegensatz zur Kriegskontrebande, wobei das Gut unmittelbar durch seine Eigenschaft und ohne Rücksicht auf den Eigenthümer der Konfiskation unterworfen wird. Deshalb wurde auch in zweiter Lesung statt der Worte: „oder wegen eines Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls“ zu setzen beschlossen: „oder wegen eines a n d e r e n — Zufalls“ (Prot. VIII S. 3800).

Ganz anders liegt die Sache bei einem sonstigen, die Person des Rheders betreffenden Zufall, z. B. wenn die im Frachtvertrage ausbedungene Ladung nicht geliefert wird. Hierbei nämlich lässt sich nicht sagen, dass die Reise absolut unmöglich wird, sondern sie wird nur nutzlos und unzweckmässig, und der Rheder giebt sie deshalb freiwillig auf (Prot. IV S. 1931 f. S. 1935 f.).

Man darf übrigens nicht sagen, dass bei Verfügungen von hoher Hand die Reise auch nicht absolut unmöglich sei; denn was gegen das Recht und demgemäss auch gegen die Grundsätze des Völkerrechts verstösst, muss eben so als unmöglich bezeichnet werden, als was faktisch unmöglich ist. Nur hinsichtlich der B l o k a d e dürfte noch die Frage aufzuwerfen sein, ob dieselbe, um die im Artikel bezeichnete Wirkung hervorzubringen, eine völkerrechtlich wirksame sein müsse, oder ob es genüge, dass die Umstände ein dieser Voraussetzung entsprechendes Verhalten rechtfertigen? Ich glaube das Letztere und halte es daher für ausreichend, wenn die Blokade gehörig notifizirt ist. Allerdings muss eine Blokade, um für die Staaten, welche die Pariser Deklaration vom 16. April 1856 unterzeichnet haben resp. derselben beigetreten sind, verbindlich zu sein, effektiv, d. h. durch eine hinreichende Macht ausgeübt sein, um den Zugang zum feindlichen Küstengebiet thatsächlich zu verhindern. Allein hiervon hängt doch nur die völkerrechtliche Gültigkeit der Blokade ab, für irgend welche privatrechtlichen Verhältnisse muss der gedachte Umstand als durchaus irrelevant bezeichnet werden; denn die Gefahr des Aufbringens

durch die Kriegsschiffe der blokirenden Macht bleibt bestehen. Erklärt nämlich ein Staat bestimmte Häfen oder Küsten eines anderen Staates für blokirt, so giebt er damit zu erkennen, dass er jedes Schiff, welches sich der blokirenden Küste nähert, wie ein solches behandeln werde, welches die wirkliche Blokadelinie zu durchbrechen unternimmt. Ob freilich der betreffende Staat diese seine Absicht ausführen kann, hängt von seiner Machtstellung und dem Verhalten der neutralen grossen Seemächte gegenüber dieser Massregel ab. Aber eben so ist auch die Möglichkeit, eine wirkliche Blokade aufrecht zu erhalten, durch die Machtstellung des blokirenden Staates bedingt. Man kann daher dem Rheder nicht zumuthen, sein Schiff der Gefahr der Aufbringung auszusetzen auf die Möglichkeit hin, es in Folge einer Intervention seines Staates oder fremder Staaten nach längerer Zeit wieder zu erhalten. Eine feste Praxis besteht übrigens über diesen Punkt nicht. Ein Erkenntniss des Appellationsgerichts zu Marienwerder vom 5. Juli 1865 steht auf dem Standpunkt, welcher hier eingenommen ist (Busch, Archiv VI S.439 f.), zwei Erkenntnisse des Kommerz- und Admiralitäts-Kollegiums zu Danzig vom 26. Juli und 6. September 1864 stellen für das Eintreten der an eine Blokade geknüpften privatrechtlichen Wirkungen das Erforderniss einer effektiven Blokade als selbstverständlich hin (Busch, Archiv IV S. 487 f.).

2. Dem für eine bestimmte Reise geheuerten Schiffer wird der auf unbestimmte Zeit angestellte gleichgesetzt, wenn er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, weil man auch im letzteren Falle die Sache so anzusehen pflegt, „als sei der Schiffer nunmehr wenigstens für diese bestimmte Reise angestellt,“ da er sich „für dieselbe einzurichten“ hat und somit darauf muss rechnen können, „dass der Rheder ihn für die Dauer derselben im Dienste belasse“ (Prot. IV S. 1933).

3. Ueber den Zeitpunkt, in welchem die Ausführung der Reise als übernommen gilt, vgl. die Ausführungen zu Art. 518 S. 127 f.

4. Die Bestimmung des Abs. 2 ist durch die Billigkeit geboten (Prot. a. a. O.). Da der Anspruch auf Zurückbeförderung resp. (nach seiner Wahl) Vergütung an keine Bedingung geknüpft wird, so kann der Schiffer Letztere auch dann fordern, wenn er in dem Hafen, in welchem er entlassen ist, in fremde Dienste tritt (Motive zum Entw. eines H.G.B. f. d. Preuss. Staaten S. 241).

5. Während der Zurückbeförderung soll dem Schiffer auch Unterhalt Seitens des Rheders zu Theil werden. Unter Unterhalt ist aber lediglich Beköstigung, und nicht auch Bekleidung zu verstehen. Dies ergiebt sich aus der Geschichte der Bestimmung in Verbindung mit ihrer Tendenz. Im Art. 436 des Preussischen Entwurfs war dem Schiffer für den Fall, dass ihm ein Anspruch

auf freie Zurückbeförderung zustand, auch „Beköstigung" während der Reise gewährt. Eben so spricht der Art. 460 des Entwurfs aus erster Lesung dem Schiffer neben der freien Zurückbeförderung „Beköstigung während der Rückreise" zu. In zweiter Lesung wurde, um Wiederholungen zu vermeiden, beschlossen, den Satz aufzustellen, dass „in der Verpflichtung, freie Rückbeförderung zu gewähren, in allen Fällen zugleich die Verpflichtung enthalten sei, für freien Unterhalt während der Rückreise zu sorgen" (Prot. VIII S. 3896). Hierbei ist nun „Unterhalt" an Stelle des Wortes „Beköstigung" gesetzt, ohne dass auch nur eine Andeutung vorhanden wäre, dass damit eine weitergehende Verbindlichkeit des Rheders hätte ausgedrückt werden sollen. Was die Tendenz der Bestimmung anlangt, so soll der Schiffer, wenn ein Zufall die Vollendung der Reise unmöglich macht, in den Zustand zurückversetzt werden, in dem er sich bei Beginn der Reise befand, d. h. er soll, ohne dass ihm daraus irgend welche Kosten erwachsen, in den Hafen, in dem er geheuert ist, zurückgebracht werden. Hierzu ist es erforderlich, dass ihm während der Reise unentgeltlich Beköstigung zu Theil wird, nicht aber Bekleidung, um so weniger, als ihm solche während der eigentlichen Heuer-Reise vom Rheder gleichfalls nicht gewährt wird, und er nicht verlangen kann, aus der in Rede stehenden Beendigung seines Kontraktsverhältnisses einen besonderen Vortheil zu ziehen (Erk. des Berl. O. Trib. in Striethorst's Archiv LXII S. 245 ff.).

Art. 518.

Wird ein Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, aus anderen als den in den Art. 516 und 517 angeführten Gründen entlassen, nachdem er die Ausführung einer bestimmten Reise übernommen hat, so erhält er ausser demjenigen, was ihm nach den Bestimmungen des vorigen Artikels gebührt, als Entschädigung noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem die Entlassung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen erfolgt ist. Jedoch erhält er in keinem Falle mehr, als er erhalten haben würde, wenn er die Reise zu Ende geführt hätte.

Dieser Artikel handelt von der willkürlichen Entlassung des Schiffers von Seiten des Rheders. Das Gesetzbuch hat nun keine Bestimmungen getroffen über die Folgen einer solchen Entlassung bei dem auf Lebenszeit, auf bestimmte Zeit und für eine bestimmte Reise angestellten Schiffer, auch nicht bei dem auf unbestimmte Zeit angestellten, bevor er eine bestimmte Reise auszuführen begonnen hat. Hierfür sind daher lediglich massgebend die Grundsätze des bürgerlichen Rechts und die Bestimmungen des Dienstkontrakts (Prot. IV S. 1938. S. 1942 f.). Enthält daher der Letztere keine abweichenden Bestimmungen, so wird der Rheder in den drei ersten Fällen dadurch, dass er erklärt, keinen Gebrauch mehr von den Diensten des Schiffers machen zu wollen, keineswegs befreit von den ihm aus dem Kontraktsverhältnisse

dem Schiffer gegenüber obliegenden Verpflichtungen. Er hat vielmehr diese während der kontraktmässigen Dauer des Dienstverhältnisses nach wie vor vollständig zu erfüllen. Bei der Anstellung auf unbestimmte Zeit dagegen würde der Rheder den Schiffer, ohne zu einer Entschädigung verpflichtet zu sein, jederzeit entlassen können. Der Artikel ordnet nur den — allerdings gewöhnlichen*) — Fall, wo der auf unbestimmte Zeit angestellte Schiffer den Auftrag erhalten hat, eine bestimmte Reise zu unternehmen und die Ausführung dieses Auftrags begonnen hat.

Dieser Fall ist nämlich durchaus nicht dem gleich, in welchem der Schiffer für eine bestimmte Reise geheuert ist, wenn schon beide im vorigen Artikel wegen der faktischen Aehnlichkeit der Verhältnisse aus Billigkeitsrücksichten gleich behandelt sind (Prot. IV S. 1945). Wir haben vielmehr in diesen Fällen ganz verschiedene Kontraktsformen, im letzteren Falle eine *locatio conductio operis*, im ersteren *operarum*. In diesem würde der Rheder von seinem Recht, den Schiffer jederzeit zu entlassen, Gebrauch machen können. Nur würde freilich der Schiffer nicht nur die bereits verdiente Heuer, sondern auch Ersatz aller Auslagen und alles Schadens verlangen können, welcher ihm dadurch erweislich erwachsen ist, dass er sich dem Rheder für die in Aussicht genommene Reise zur Disposition gestellt hat, also auch Ersatz des Gewinnes, der ihm aus einem anderen Heuerkontrakt nachweisbar zu Theil geworden wäre. Die Bestimmung des Artikels ist nun eben sowohl im Interesse des Schiffers, dem dadurch eine in der Mehrzahl der Fälle höchst schwierige Beweisführung erspart wird, als des Rheders, dessen Recht, den Schiffer zu entlassen, durch allzu hohe Entschädigungsforderungen illusorisch gemacht werden könnte (Prot. IV S. 1938).

Dass dem Schiffer auch dann eine Entschädigung gebührt, wenn er nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts irgend einen Anspruch gegen den Rheder gar nicht begründen könnte, rechtfertigt sich dadurch, dass auch er (nach Art. 521) von einer einmal übernommenen Reise nicht willkürlich zurücktreten darf (Prot. IV S. 1943).

2. Die Ausführung der Reise, wovon die Anwendbarkeit des Artikels abhängt, beginnt mit dem Augenblick, in welchem der Schiffer, dem bei einem Vertrage auf unbestimmte Zeit vorher Kündigungsrecht ebenfalls zusteht, verpflichtet ist, die Reise auszuführen, also mit dem „Augenblick, in welchem er zur Ausführung derselben Anweisung erhalten, und Letztere ausdrücklich oder faktisch durch Beginn der Vorbereitungen und dergleichen acceptirt“ hat (Prot. IV S. 1945). In jedem anderen Falle ist dagegen der Rheder befugt, den Schiffer zu entlassen, ohne Rücksicht darauf, ob eine kurze oder lange Zeit seit der letzten Reise verstrichen ist, und der Schiffer glauben musste, dass eine neue Reise bald unternommen werden würde. Es würde in diesem Falle auch

*) Die Regel ist es nämlich, dass der Schiffer auf Reisen ausgesandt wird, um hier und da Fracht zu suchen, vgl. Prot. IV S. 1940.

an einem nachweisbaren Entschädigungsanspruch fehlen, den er gegen den Rheder geltend machen könnte (Prot. VIII S. 3803).

3. Ueber den Begriff der europäischen Häfen im Sinne des H.G.B. vgl. Art. 447.

Art. 519.

War die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird in den Fällen der Art. 516 bis 518 die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniss der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theiles der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der im Art. 518 erwähnten Heuer für zwei oder vier Monate wird durchschnittliche Dauer der Reise einschliesslich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffes in Ansatz gebracht, und danach die Heuer für die zwei oder vier Monate berechnet.

In den Art. 516 bis 518 wird der regelmässige Fall vorausgesetzt, dass die Heuer des Schiffers monatweise bedungen ist. Art. 519 giebt an, in welcher Weise die Bestimmungen der gedachten Artikel aufzufassen sind, wenn die Heuer in Bausch und Bogen für die Reise bedungen ist.

Für die Art. 516 und 517 ordnet Art. 519 nicht nur an, wie bei der in Bausch und Bogen für eine Reise festgesetzten Heuer die verdiente Heuer zu berechnen, sondern er entscheidet auch die bei diesen Artikeln möglicher Weise aufzuwerfende Vorfrage, ob vor vollendeter Reise von verdienter Heuer überhaupt die Rede sein könne, wenn ein Bauschquantum für die ganze Reise, d. h. für die Vollendung der Reise festgesetzt ist; und zwar entscheidet er dieselbe im bejahenden Sinne (Prot. IV S. 1947). Die verdiente Heuer selbst ist durch sachverständiges Ermessen festzustellen, indem in Betracht gezogen werden die bereits geleisteten Dienste und das Resultat derselben im Verhältniss zu den für die Zurücklegung der ganzen Reise aufzuwendenden Diensten.

Zur Ermittelung des Betrages der im Art. 518 dem Schiffer zugebilligten, in zwei- resp. viermonatlicher Heuer bestehenden Entschädigung ist durch sachverständiges Gutachten die regelmässige Dauer der in Frage stehenden Reise — unter Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit eines Schiffes der in Rede stehenden Art — festzustellen, für welches nur die positive Vorschrift besteht, dass in die Zeitdauer der Reise auch die Lade- und Löschzeit eingerechnet werde.

Zu beachten ist noch, dass unter der verdienten Heuer des ersten Satzes die Heuer mit Einschluss der dem Schiffer zustehenden Kaplaken und sonstigen ausbedungenen Vortheile zu verstehen ist, unter der Heuer im zweiten Satze die reine Heuer mit Ausschluss sonstiger Emolumente.

Art. 520.

Endet die Rückreise des Schiffes nicht in dem Heimathshafen, und war der Schiffer für die Aus- und Rückreise oder auf unbestimmte Zeit angestellt, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Der preussische offizielle Text liest hier: „auf bestimmte Zeit" statt „auf unbestimmte Zeit", was aber offenbar ein Druckfehler ist (vgl. Prot. VIII S. 3833).

Art. 521.

Der Schiffer, welcher auf unbestimmte Zeit angestellt ist, muss, sobald er eine Reise angetreten hat, in dem Dienste verbleiben, bis das Schiff in den Heimathshafen oder in einen inländischen Hafen zurückgekehrt und die Entlöschung erfolgt ist.

Er kann jedoch seine Entlassung fordern, wenn seit der ersten Abreise zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der Aufkündigung in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet. Er hat in einem solchen Falle dem Rheder die zu seiner Ersetzung erforderliche Zeit zu gewähren und den Dienst inzwischen fortzusetzen, jedenfalls die laufende Reise zu beendigen.

Hat der Rheder sofort nach der Kündigung die Rückreise angeordnet, so muss der Schiffer das Schiff zurückführen.

1. Das zwischen dem Rheder und dem Schiffer bestehende Verhältniss ist ein Vertrauensverhältniss, bei welchem jeder Theil auf die *bona fides* des anderen rechnen muss. Eine Verletzung dieser *bona fides* wäre es, wenn der (auf unbestimmte Zeit angestellte) Schiffer durch die an sich zulässige unzeitige Aufkündigung des Verhältnisses dem Rheder Verlegenheit bereiten, möglicher Weise empfindliche Verluste zufügen würde, indem dieser alsdann unter Umständen genöthigt wäre, einer Person das Kommando zu übergeben, der er sein Vertrauen nur in geringem Masse schenkt. Darauf beruht die Bestimmung, dass der Schiffer in der Fremde den Dienst nicht verlassen darf.

Von dieser Regel statuirt aber der Abs. 2 eine Ausnahme, um die Interessen des Rheders mit denen des Schiffers in Einklang zu bringen.

2. Die dem Schiffer im Abs. 2 auferlegte Pflicht, auch nach der von seiner Seite erfolgten Kündigung den Dienst fortzusetzen, bis der Rheder ihn ersetzt hat, nöthigt denselben, nicht blos „das Schiff unter seiner Obhut" zu behalten, und deshalb einstweilen mit demselben still zu liegen, sondern auch „den etwa bereit liegenden Ordres zur Antretung einer neuen Reise Folge" zu leisten (Prot. IV S. 2017).

3. Unter der laufenden Reise ist natürlich nicht die s. g. Heuerreise („aus und zu Haus“) zu verstehen, sondern die Frachtreise, auf der sich der Schiffer zur Zeit seiner Kündigung gerade befindet (Prot. VIII S. 3804).

4. Die Rückreise im Abs. 3 ist nicht nothwendiger Weise die Reise nach dem Heimathshafen des Schiffes oder auch nur nach einem inländischen Hafen; sondern es kann als solche auch die Reise nach einem in der Nähe des Heimathshafens oder doch in der Richtung der Heimreise belegenen Hafen angesehen werden. Ob freilich im konkreten Falle eine Reise der letzteren Art als Rückreise betrachtet werden kann, ist durch richterliches Arbitrium zu bestimmen (Prot. IV S. 2018).

5. Der Artikel trifft keine Bestimmung für den Fall, dass der Schiffer für eine bestimmte Reise oder auf bestimmte Zeit geheuert ist. Im ersten Falle hat der Schiffer, wie sich aus der Natur des Heuerkontraktes ergiebt, zumeist in seinen Funktionen zu verbleiben, bis das Schiff in den Hafen, von dem es ausgegangen, zurückgekehrt ist. Denn regelmässig gilt erst dann die Reise — nämlich stets wenn sie als „aus und zu Haus“ beabsichtigt ist — als vollendet. Auch die Entlöschung wird in diesem Falle der Schiffer abwarten müssen, wenn das Schiff mit Ladung zurückgekehrt ist, weil eine Frachtreise erst mit Entlöschung des Schiffes ihr Ende nimmt (Prot. IV S. 1949. 1957). Im zweiten Falle hört allerdings mit Ablauf der vertragsmässigen Zeit die Pflicht des Schiffers, das Kommando zu führen, auf. Es verstösst dieser Satz auch nicht gegen die dem Kapitän obliegende *bona fides*, da es Sache des Rheders ist, bei Ablauf der Vertragszeit für einen anderen Schiffsführer zu sorgen (Prot. IV S. 1957 f.).

Art. 522.

Die Schiffspart, mit welcher der Schiffer auf Grund einer mit den übrigen Rhedern getroffenen Vereinbarung als Mitrheder an dem Schiff betheiligt ist, muss im Fall seiner unfreiwilligen Entlassung auf sein Verlangen von den Mitrhedern gegen Auszahlung des durch Sachverständige zu bestimmenden Schätzungswerthes übernommen werden. Dieses Recht des Schiffers erlischt, wenn er die Erklärung, davon Gebrauch zu machen, ohne Grund verzögert.

1. Der Bestimmung dieses Artikels liegt die Thatsache zu Grunde, dass nicht selten nur Parten-Eigenthümer zu Schiffsführern bestellt werden. Dadurch, dass das Gesetz die Mitrheder nöthigt, die Schiffspart des gegen seinen Willen entlassenen Kapitäns demselben abzunehmen, soll dieser in den Stand gesetzt werden, auch unter den angegebenen Verhältnissen wieder das Kommando eines Schiffes zu erhalten.

2. Die Mitrheder sind indess nur verpflichtet, die Schiffspart zu übernehmen, welche der Schiffer in Folge einer Uebereın-

kunft mit den übrigen Rhedern erworben hat, d. h. welche er in Folge seiner Anstellung als Schiffer mit dem Willen der Mitrheder erworben hat, oder mit Rücksicht auf welche seine Anstellung als Schiffer erfolgt ist (Prot. VIII S. 3028). Auch erlischt das Recht desselben wenn er sich nicht in billiger Frist zur Ausübung desselben meldet. Man will dadurch verhindern, dass der Schiffer sein Recht nicht zu einem für die Rheder etwa besonders ungünstigen Zeitpunkt geltend macht (Prot. IV S. 1948).

Art. 523.

Falls der Schiffer nach Antritt der Reise erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

1. *wenn der Schiffer mit dem Schiffe zurückkehrt und die Rückreise in dem Heimathshafen oder in dem Hafen endet, wo er geheuert worden ist, bis zur Beendigung der Rückreise;*
2. *wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt und die Reise nicht in einem der genannten Häfen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit Beendigung der Rückreise;*
3. *wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden musste, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffes.*

Auch gebührt ihm in den beiden letzteren Fällen freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.

Die Heuer einschliesslich aller sonst bedungenen Vortheile bezieht der nach Antritt der Reise erkrankte oder verwundete Schiffer, wenn er mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise, wenn er am Lande zurückgelassen werden musste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt.

Ist der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffes beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

Die Bestimmungen des Artikels greifen dann nicht Platz, wenn die Erkrankung oder Verwundung des Schiffers durch seine Schuld herbeigeführt ist. In diesem Falle steht nämlich bereits nach den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechts dem Rheder eine Einrede gegen den Anspruch des Schiffers auf Ersatz der Kosten der Heilung und Verpflegung zu (Prot. IV S. 2035).

Art. 524.

Stirbt der Schiffer nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente Heuer einschliesslich aller sonst bedungenen Vortheile zu entrichten; ist der Tod nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Rheder auch die Beerdigungskosten zu tragen.

Wird der Schiffer bei Vertheidigung des Schiffes getödtet, so hat

der Rheder überdies eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu zahlen.

Art. 525.

Auf die in den Art. 523 und 524 bezeichneten Forderungen findet die Vorschrift des Art. 453 gleichfalls Anwendung.

Dieser Artikel ist aufgehoben worden durch den § 68 der Seemannsordnung, welcher an Stelle der auf Schiff und Fracht beschränkten Haftbarkeit eine persönliche Verhaftung des Rheders treten lässt.

Art. 526.

Auch nach dem Verluste des Schiffes ist der Schiffer verpflichtet, noch für die Verklarung zu sorgen und überhaupt das Interesse des Rheders so lange wahrzunehmen, als es erforderlich ist. Er hat aber auch für diese Zeit Anspruch auf Fortbezug der Heuer und auf Erstattung der Kosten des Unterhaltes. Für diese Heuer und Unterhaltskosten haftet der Rheder persönlich. Ausserdem behält der Schiffer, jedoch nur nach Massgabe des Art. 453, Anspruch auf freie Zurückbeförderung (Art. 517) oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

1. Abgesehen von dem Fall, wo der Schiffer nicht ausschliesslich zur Führung eines bestimmten Schiffes bestellt ist, wie z. B. bei den meisten Dampfschifffahrts-Gesellschaften, würde durch den Untergang des Schiffes, welches er führt, das Dienstverhältniss desselben gelöst sein; denn ohne Schiff kann von einem Schiffsführer nicht mehr die Rede sein (Prot. IV S. 1960 f.). Damit hört auch die Vertretung des Rheders durch den Schiffer auf. Dennoch hat dieser immer noch solche Angelegenheiten zu besorgen, welche aus seinem früheren Stellvertretungsverhältnisse herrühren, bis darüber von anderer Seite Fürsorge getroffen ist. Wenn nämlich die Grundlage des Mandatsverhältnisses fortgefallen ist, so hören doch nicht zugleich alle Verbindlichkeiten des Stellvertreters auf, welche sich aus dem Mandatsverhältnisse ergeben.

Das Gesetzbuch hat nun diese Pflicht des Schiffers noch ausdrücklich hervorgehoben. Und es würde derselbe z. B. in Havarieangelegenheiten die Interessen des Rheders zu vertreten haben (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 66). Ich möchte diese trotz des Unterganges des Schiffes fortdauernde Stellvertretung des Schiffers aber nicht unter den Begriff der *negotiorum gestio*, wie dies auf der Hamburger Konferenz geschah, sondern unter den des Mandats bringen, wie auch auf der Hamburger Konferenz selbst die in Rede stehende Verpflichtung des Schiffers als Ausfluss des fortwirkenden Dienstvertrages betrachtet wurde (Prot. VIII S. 3808). Aus eben diesem Grunde glaube ich auch nicht, dass man mit dem Reichs-Ober-Handelsgericht (Erk. vom 30. Oktober 1874 — Entsch. XV S. 67 —) den Anspruch des Schiffers auf die ihm im Art. 526 ein-

geräumte Vergütung unter den Gesichtspunkt der *actio negotiorum gestorum contraria*, sondern den der *actio mandati contraria* zu bringen hat.

2. Für den Anspruch auf Heuer und Erstattung der Kosten des Unterhaltes haftete schon nach dem H.G.B. der Rheder persönlich, während die Haftung für freie Zurückbeförderung des Schiffers nach dem Hafen, wo er geheuert war, resp. entsprechende Vergütung, welche das H.G.B. auf Schiff und Fracht beschränkte, erst durch die Seemannsordnung § 68 für eine persönliche erklärt worden ist.

Art. 527.

Die Bestimmungen der Landesgesetze über die von dem Schiffer nachzuweisende Qualifikation werden durch dieses Gesetzbuch nicht berührt.

An Stelle der durch das H.G.B. noch aufrecht erhaltenen Bestimmungen der Landesgesetze über die Qualifikation des Schiffers sind auf Grund des Art. 54 der Reichs-Verfassungs-Urkunde:

— *Das Reich hat — die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniss zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist;*
und des § 31 der Reichs-Gewerbe-Ordnung vom 21. Juni 1869:

Seeschiffer, Seesteuerleute und Lootsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugniss der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen. Der Bundesrath erlässt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises ertheilten Zeugnisse gelten für das ganze Bundesgebiet, bei Lootsen für das im Zeugniss angeführte Fahrwasser;

getreten die Bekanntmachungen des Bundesraths, betreffend die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 25. September 1869 und vom 30. Mai 1870 (Bundesgesetzblatt für 1869 S. 660ff., für 1870 S. 314ff. Stabenow, Sammlung S. 167—209).

VIERTER TITEL.

Von der Schiffsmannschaft

aufgehoben und ersetzt durch

die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872.

Erster Abschnitt.

Einleitende Bestimmungen.

§ 1.

Die Vorschriften dieses Gesetzes finden auf alle Kauffahrteischiffe (Gesetz vom 25. Oktober 1867 § 1, Bundesgesetzblatt S. 35) Anwendung, welche das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen.

Unter den Kauffahrteischiffen sind, wie dies schon der Hinweis auf das Bundesgesetz vom 25. Oktober 1867 andeutet, dieselben Schiffe zu verstehen, welche B. 5 des H.G.B. vor Augen hat, d. h. Schiffe, welche zum Erwerb durch die Seefahrt dienen.

§ 2.

Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitän), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

Der Paragraph will sagen, dass in dem Gesetz der Ausdruck „Schiffer“, dessen gegenüber der Schiffsmannschaft Erwähnung geschieht, den bedeutet, welchem die Führung des Schiffes durch eine dauernde Anstellung oder auch nur vorübergehend anvertraut ist.

§ 3.

Zur „Schiffsmannschaft“ („Mannschaft“) werden auch die Schiffsoffiziere mit Ausschluss des Schiffers gerechnet, desgleichen ist unter

„Schiffsmann“ auch jeder Schiffsoffizier mit Ausnahme des Schiffers zu verstehen.

Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter, oder in anderer Eigenschaft angestellt sind, haben dieselben Rechte und Pflichten, welche in diesem Gesetze in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob sie von dem Schiffer oder von dem Rheder angenommen worden sind.

1. Dieser Paragraph ist aus dem H.G.B. herübergenommen, und zwar Abs. 1 fast wörtlich aus dem Art. 528, Abs. 2 aus Art. 554,*) freilich mit einer wesentlichen Modifikation, indem die in diesem Artikel zugelassene Ausnahme beseitigt worden ist.

Die Schiffsmannschaft besteht aus den Offizieren und den Matrosen im weitesten Sinne des Wortes.

2. Das Gesetz hat die Kategorien der Schiffsleute nicht aufgezählt, welche zu den Offizieren zu rechnen sind. Man wird dies entschieden für einen grossen Fehler halten müssen, wenn man bedenkt, welches wichtige Recht § 47 den Schiffsoffizieren einräumt. Es wird als solcher jeder zu bezeichnen sein, der ein Kommando auf dem Schiffe führt. Nach den Anschauungen der betheiligten Kreise gehören unzweifelhaft dahin auf Segelschiffen die Steuerleute, auf Dampfschiffen ausser diesen auch noch die Ingenieure und die Maschinisten. Den Bootsmann wird man der Regel nach nicht zu den Offizieren rechnen dürfen, sondern nur dann, wenn er die Stelle eines Steuermannes versieht; was freilich stets anzunehmen ist bei kleineren Schiffen, die nur Einen Steuermann haben, auf transatlantischen Reisen. Auf Kriegsschiffen rechnet man freilich den Bootsmann, eben so wie die Steuerleute und Maschinisten zu den Deckoffizieren (mit Feldwebelrang).**)

Der Steuermann ist der Gehülfe des Kapitäns, der mit diesem der Zeit nach sich in das Kommando des Schiffes zu theilen, natürlich aber stets den Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten hat. Auf grösseren Schiffen kommen zwei Steuerleute, Ober- und Untersteuermann, vor, auf ganz grossen Dampfschiffen bis zu vier, die dann als erster, zweiter, dritter, vierter Offizier bezeichnet

*) *Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiff als Maschinisten, Aufwärter oder in anderen Eigenschaften angestellt sind, haben, sofern nicht durch Vertrag ein Anderes bestimmt ist, dieselben Rechte und Pflichten, welche in diesem Titel in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind.*

Es macht hierbei keinen Unterschied, ob sie von dem Schiffer oder Rheder angenommen worden sind.

**) Nach Tecklenborg (Handlexikon für Rheder, Versicherer und Schiffskapitäne. Bremen 1863, S. 405 f.) würden zu den Offizieren gerechnet der Bootsmann in jedem Fall, ferner der Zimmermann, der Koch, zuweilen auch der Segelmacher. Nach den von mir in den seemännischen Kreisen eingezogenen Erkundigungen ist dies jedoch nicht der Fall. Den Angaben von Tecklenborg folgt König, Handbuch des deutschen Konsularwesens. Berlin 1875, S. 197.

werden. Der erste Ingenieur auf Dampfschiffen hat die Disziplinargewalt über die bei der Maschine beschäftigten Personen (vgl. oben S. 101 f.), die freilich den Anordnungen des Kapitäns gegenüber soweit zurücktreten muss, als dies durch die Sicherheit des Schiffes bedingt ist.

3. Bei den Matrosen im weiteren Sinne werden unterschieden der Bootsmann, Zimmermann, Koch, Segelmacher, eigentliche Matrosen oder Vollmatrosen, Leichtmatrosen,*) Schiffsjungen und unter den Letzteren wohl noch ein besonderer Kochsmaat und Kajütswächter. Von diesen hat der Bootsmann besonders die Aufsicht über die Takelage und das Segelwerk des Schiffes zu führen, sowie die Einnahme und Löschung der Ladung zu überwachen. Daneben hat er auf kleineren Schiffen, die nur Einen Steuermann haben, wenn es nöthig ist, Steuermannsdienste zu thun. Statt des Bootsmanns resp. des Steuermanns findet sich auf ganz kleinen Schiffen (die nur 3 bis 4 Mann Besatzung haben) ein Bestmann, der zugleich Matrosen-Dienste versieht. Der Zimmermann hat, wo es nöthig ist, kleine Reparaturen am Schiff vorzunehmen; der Koch ist auf Segelschiffen meist zugleich Proviantmeister; der Segelmacher hat das Segelwerk in Stand zu halten. Sie haben jedoch auch Matrosendienste zu thun. Der Unterschied der verschiedenen Rangklassen der Matrosen äussert sich auch in der verschiedenen Höhe der Heuer, und die oben beobachtete Reihenfolge ist namentlich in dieser Hinsicht massgebend, obwohl Schwankungen nicht fehlen, zuweilen z. B. der Koch eine höhere Heuer erhält, als der Zimmermann. Die Schiffsjungen wollen den Seedienst erlernen, sind daneben zur Bedienung des Schiffers da, werden auch dem Koch beigegeben, um ihm Handreichungen zu thun.

Natürlich finden sich diese verschiedenen Kategorien nicht auf jedem Schiff; am ehesten fehlt der Bootsmann und der Segelmacher; der Zimmermann schon seltener, Koch**) nie.

4. Zu den sonst noch auf dem Schiffe angestellten Personen, welche sich namentlich auf grösseren Dampfschiffen finden, gehören besonders Aerzte, Zahlmeister, Proviantmeister, welche dem Range nach den Offizieren gleichstehen, das Maschinen-Personal: Ingenieur, Maschinisten, Maschinist-Assistenten, Heizer, Feuerleute (zum Kohlen schaufeln), Aufwärter und Köche, welche letzteren auf den grossen Passagier-Dampfschiffen nicht Matrosen sind.

*) In manchen Häfen werden noch Jungmänner und Halbmänner unterschieden, und zwar als Abstufungen der Leichtmatrosen. Das Verhältniss von Jungmann und Halbmann steht nicht fest. In der Regel aber hat der Jungmann einen höheren Rang, als der Halbmann.

**) Dagegen kommt es auf ganz kleinen Schiffen wohl vor, dass nicht ein Vollmatrose, sondern ein Leichtmatrose oder gar ein Junge die Stelle des Kochs einnimmt.

Wenn die Seemannsordnung dieselben hinsichtlich ihrer Rechte, wie Pflichten der Schiffsmannschaft gleichstellt, ohne die vom H.G.B. (Art. 554) für möglich erklärte anderweitige vertragsmässige Festsetzung zuzulassen, so ist dies namentlich von Wichtigkeit in Betreff des § 30, indem nunmehr auch solche Personen unweigerlich alle Arbeiten zu verrichten haben, welche der Kapitän für Schiff und Ladung ihnen zu übertragen für gut befindet.

5. Es dürfte noch die Frage zu beantworten sein, ob zur Schiffsmannschaft oder den sonst auf dem Schiffe angestellten Personen, von denen dieser Paragraph spricht, auch der Lootse zu rechnen sei? Einige Juristen sind dieser Ansicht. Ja manche zählen denselben nicht nur zur Schiffsbesatzung, sondern sogar zur Schiffsmannschaft, indem sie ihn als einen zeitweise fungirenden Offizier bezeichnen (Pöhls, Seerecht I S. 248, Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. April 1868 in Kierulff's Samml. IV S. 305 f.). Ich halte dies nicht für richtig, glaube vielmehr, dass der Lootse einen zwiefachen Charakter hat, je nachdem er ein Zwangslootse oder freiwillig an Bord genommener Lootse ist. Ersterer hat entschieden einen obrigkeitlichen Charakter; er ist gewissermassen ein Organ der staatlichen Sicherheitspolizei zur See. Denn nur dadurch lässt es sich erklären, dass der Kapitän, sobald der Zwangslootse an Bord gekommen, ihm das Kommando abzutreten hat. Der freiwillig an Bord genommene Lootse ist dagegen ein Sachverständiger, der als Rathgeber des Kapitäns erscheint.

Das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck macht (in dem citirten Erk.) für die oben angeführte Ansicht geltend, dass das Gesetz bei den auf dem Schiff angestellten Personen nicht unterscheide, von wem und auf wie lange dieselben engagirt seien, ob für die ganze Reise oder nur für einen Theil derselben. Allein ein Lootse, der an Bord genommen wird, um das Schiff durch irgend ein Fahrwasser zu führen, kann nicht als auf dem Schiffe angestellt bezeichnet werden; eben so wenig, wie ein Sachverständiger, der beispielsweise zur Abschätzung irgend eines Schadens, oder ein Handwerker, welcher zur Vornahme irgend welcher Reparaturen an Bord gekommen ist. Denn der Umstand, dass in dem einen Falle das Schiff sich auf der Fahrt, im anderen in einem Hafen befindet, kann einen Unterschied nicht begründen. Als Schiffsoffizier lässt sich der Lootse schon um des willen nicht ansehen, weil jener unter dem Kapitän das Kommando führt. Er kann aber auch nicht zu den auf dem Schiffe angestellten, nicht zur Mannschaft gehörigen Personen gerechnet werden, weil er sonst den Befehlen des Schiffers Folge zu leisten verpflichtet wäre.

Zu eben demselben Resultat führt auch die Geschichte des Art. 740 H.G.B. in Verbindung mit Art. 445, obwohl das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck in dem angeführten Erkenntnisse gerade diese mit seiner Ansicht in Einklang findet. In der Fassung des Entwurfs aus erster Lesung lautete nämlich der erstere Artikel (es ist hier Art. 636):

Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden, und Schiffer und Schiffsmannschaft, sowie die übrigen auf dem Schiff angestellten Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben —.

Mit Rücksicht auf den in zweiter Lesung eingeschobenen Art. 445 ist für die verschiedenen im Art. 636 genannten Personen-Klassen bei der endgültigen Redaktion des H.G.B. die gemeinsame Bezeichnung „Schiffsbesatzung“ gesetzt. Nun bin ich allerdings mit dem Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck der Ansicht, dass hierdurch eine materielle Aenderung nicht beabsichtigt worden ist; allein schon in der Fassung des Entwurfs aus erster Lesung steht der Zwangslootse im Gegensatz zu sämmtlichen die Schiffsbesatzung bildenden Personen (Schiffer, Schiffsmannschaft und übrigen auf dem Schiff angestellten Personen), denn „die übrigen auf dem Schiff angestellten Personen“ werden — nach unbefangener Prüfung des Wortlautes — nicht gegenübergestellt dem Schiffer, der Schiffsmannschaft und dem Lootsen, sondern nur dem Schiffer und der Schiffsmannschaft. Wenn das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck für seine Ansicht noch auf den Umstand sich beruft, dass es anderenfalls im H.G.B. an jeder Entscheidung der Frage fehlen würde, wer in Kollisionsfällen den Schaden zu tragen, wenn der Schiffer freiwillig einen Lootsen zur Führung des Schiffes engagirt habe (a. a. O. S. 306), so ist darauf zu bemerken, dass es eben so wenig nöthig war, für diesen Fall besondere Bestimmungen zu treffen, wie für den, wo der Schiffer nach dem Rathe irgend eines anderen zufällig an Bord befindlichen oder absichtlich an Bord genommenen Sachverständigen, z. B. eines alten und erfahrenen Seefahrers sich gerichtet hatte. Abgesehen nämlich von dem Fall, wo er das Kommando einem Zwangslootsen abzugeben verpflichtet war, bleibt der Schiffer der allein verantwortliche Führer des Schiffes, und den Rheder trifft die Haftung.

§ 4.

Seemannsämter sind innerhalb des Bundesgebiets die Musterungsbehörden der einzelnen Bundesstaaten und im Auslande die Konsulate des Deutschen Reichs.

Die Errichtung der Musterungsbehörden innerhalb des Bundesgebiets steht den Landesregierungen nach Massgabe der Landesgesetze zu. Die Geschäftsführung derselben unterliegt der Oberaufsicht des Reichs.

Die Musterungsbehörden im Inlande sind entweder besondere Behörden unter diesem Namen, wie in den meisten preussischen Häfen, oder unter dem Namen Seemannsamt, wie in Oldenburg und in den Hansestädten, woselbst der Vorsteher desselben die Bezeichnung Wasserschout oder Schout führt, oder es sind die Funktionen der Musterungsbehörde einer anderen (Verwaltungs-) Behörde über-

tragen, wie in mehreren hannöverschen und schleswig-holsteinischen Orten (dem Magistrat in Stade, dem Bürgermeisteramt z. B. in Glückstadt, Itzehö, dem Amt z. B. in Jork, Freiburg, der Hafen- und Brücken-Kommission in Schleswig, dem Hafenmeister in Holtenau, der Hardesvoigtei z. B. in Augustenburg, in Tondern, der Kirchspielsvoigtei z. B. in Lunden, Elmshorn, der Klostervoigtei in Schönberg in Holstein, dem Gutsinspektorat z. B. in Collmar, dem Koogs-Inspektorat in Niebüll) und in den mecklenburgischen Häfen (dem Gewett zu Rostock, den Schiffer-Aeltesten zu Wismar, dem grossherzoglichen Amt und dem Magistrat zu Ribnitz).*)

Dass im Auslande die Konsulate**) als Musterungsbehörden fungiren, war bereits durch das Bundesgesetz vom 8. November 1867, betreffend die Organisation der Bundeskonsulate angeordnet worden, welches in § 32 bestimmt:

Sie (scil. die Bundeskonsuln) bilden für die Schiffe der Bundeshandelsmarine im Hafen ihrer Residenz die Musterungsbehörde.

Zweiter Abschnitt.

Seefahrtsbücher und Musterung.

§ 5.

Niemand darf im Bundesgebiet als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich über Namen, Heimath und Alter vor einem Seemannsamte ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat.

Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so darf er vor vollendetem vierzehnten Lebensjahre zur Uebernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden; auch hat er sich über seine Militärverhältnisse, sowie, wenn er noch der väterlichen Gewalt unterworfen, oder minderjährig ist, über die Genehmigung des Vaters oder Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten auszuweisen.

Mit dem Seefahrtsbuch ist dem Schiffsmann zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung und des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute, auszuhändigen.

*) Ein Verzeichniss der inländischen Seemannsämter ist enthalten in den Bekanntmachungen des Reichskanzler-Amts vom 15. Oktober 1874 und vom 9. Mai 1875 (Reichscentralblatt f. 1874 Nr. 43 und f. 1875 Nr. 20).

**) Von der Stellung der Konsulate als Musterungsbehörden handelt ausführlich König, Handbuch S. 214—231.

Der Abs. 1 bezieht sich sowohl auf Inländer, wie auf Ausländer, welche im Bundesgebiet in Schiffsdienste treten. Der, welcher im Auslande auf einem deutschen Schiffe Dienste nimmt, ist nicht verpflichtet, sich ein Seefahrtsbuch ausfertigen zu lassen, auch wenn er ein Deutscher ist, wie denn auch die Konsulate Seefahrtsbücher überhaupt nicht ausfertigen (Cirkular des Reichskanzlers vom 22. Februar 1873 zu § 5 der Seemannsordnung). Der im Inlande in Schiffsdienste tretende Seemann braucht den im Abs. 1 geforderten Nachweis übrigens nicht vor dem Seemannsamte zu führen, in dessen Bezirk er sich zuerst verheuert, sondern er kann denselben vor jedem Seemannsamte führen.

§ 6.

Die väterliche oder vormundschaftliche Genehmigung (§ 5) gilt, sofern ihr eine Einschränkung nicht beigefügt ist, als ein- für allemal ertheilt.

Kraft derselben wird der Minderjährige einem Grossjährigen gleichgeachtet, insoweit es sich um den Abschluss von Heuerverträgen, die aus ihnen hervorgehenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren darüber handelt.

§ 7.

Wer bereits ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat, muss behufs Erlangung eines neuen Seefahrtsbuches das ältere vorlegen oder den Verlust desselben glaubhaft machen. Dass dies geschehen, wird von dem Seemannsamt in dem neuen Seefahrtsbuch vermerkt.

Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, sowie über die Dauer der Dienstzeit, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist, beizufügen.

§ 8.

Wer nach Inhalt seines Seefahrtsbuches angemustert ist, darf nicht von neuem angemustert werden, bevor er sich über die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses durch den in das Seefahrtsbuch einzutragenden Vermerk (§§ 20, 22) ausgewiesen hat. Kann nach dem Ermessen des Seemannsamtes ein solcher Vermerk nicht beigebracht werden, so dient statt desselben, sobald die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft gemacht ist, ein vom Seemannsamt hierüber einzutragender Vermerk im Seefahrtsbuche.

§ 9.

Einrichtung und Preis des Seefahrtsbuches bestimmt der Bundesrath. Die Ausfertigung selbst erfolgt kosten- und stempelfrei.

Das Seefahrtsbuch muss über die Militärverhältnisse des Inhabers (§ 5) Auskunft geben.

§ 10.

Der Schiffer hat die Musterung (Anmusterung, Abmusterung) der Schiffsmannschaft nach Massgabe der folgenden Bestimmungen (§§ 11 bis 22) zu veranlassen.

Der Schiffsmann hat sich, wenn nicht ein unabwendbares Hinderniss entgegensteht, zur Musterung zu stellen.

Die Verpflichtung des Schiffers, die Musterung zu bewirken, ist eine polizeiliche Verbindlichkeit, wie dies bereits aus der für den Unterlassungsfall angedrohten Strafe (§ 99 Ziff. 1) hervorgeht. Civilrechtliche Wirkungen sind davon nicht abhängig.

§ 11.

Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamt. Sie muss für die innerhalb des Bundesgebietes liegenden Schiffe unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, für andere Schiffe, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, erfolgen.

Die Anmusterung kann gültig vor irgend einem Seemannsamte geschehen; es braucht nicht gerade das Seemannsamt des Bezirks zu sein, in welchem sich das Schiff befindet, wie es auch vorkommt, dass für ein im Auslande liegendes Schiff die Mannschaft in der Heimath geheuert wird. Die Perfektion des Heuervertrages ist durch die Anmusterung nicht bedingt, sondern wird bei dieser vorausgesetzt.

§ 12.

Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamt als Musterrolle ausgefertigt. Wenn die zur Schiffsmannschaft eines Schiffes gehörigen Personen nicht gleichzeitig mittelst Einer Verhandlung angemustert werden, so erfolgt die Ausfertigung auf Grund der ersten Verhandlung.

Die Musterrolle muss enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes, und die Bestimmungen des Heuervertrages, einschliesslich etwaiger besonderer Verabredungen. Insbesondere muss aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Im Uebrigen wird die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrath bestimmt.

Die Musterrolle gehört zu den Schiffspapieren. Da dieselbe über die Nationalität der Equipage Auskunft giebt, so hat sie eine

gleiche Bedeutung, wie das Schiffscertifikat. Wie dieses hat sie *publica fides*, die auch von fremden Mächten anerkannt wird. Aber nicht nur in völkerrechtlicher Hinsicht erscheint die Musterrolle als *documentum publicum*, sondern auch in privatrechtlicher, soweit es sich um das zwischen Schiffer und Mannschaft bestehende Rechtsverhältniss handelt; und zwar ist die Musterrolle ein *instrumentum commune*, was eben so wohl gegen den Schiffer, wie gegen die Mannschaft beweist (Prot. der Hamb. Konf. IV S. 1965 f.). Doch ist gegen den Inhalt der Musterrolle Gegenbeweis zulässig, denn da die Gültigkeit des Heuervertrages nicht von der Aufnahme desselben in die Musterrolle abhängt, so ist auch die Gültigkeit der einzelnen Bestimmungen des Heuervertrages nicht durch die Aufnahme in die Musterrolle bedingt.

§ 13.

Wird ein Schiffsmann erst nach Ausfertigung der Musterrolle angemustert, so hat das Seemannsamt eine solche Musterung in die Musterrolle einzutragen.

§ 14.

Bei jeder innerhalb des Bundesgebiets erfolgenden Anmusterung wird vom Seemannsamt hierüber und über die Zeit des Dienstantritts ein Vermerk in das Seefahrtsbuch jedes Schiffsmannes eingetragen, welcher zugleich als Ausgangs- oder Seepass dient. Ausserhalb des Bundesgebiets erfolgt eine solche Eintragung nur, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird.

Das Seefahrtsbuch ist hiernächst vom Schiffer für die Dauer des Dienstverhältnisses in Verwahrung zu nehmen.

§ 15.

Wenn ein angemusterter Schiffsmann durch ein unabwendbares Hinderniss ausser Stande gesetzt wird, den Dienst anzutreten, so hat er sich hierüber sobald wie möglich gegen den Schiffer und das Seemannsamt, vor welchem die Musterung erfolgt ist, auszuweisen.

§ 16.

Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniss ausscheidenden Mannschaft. Sie muss, sobald das Dienstverhältniss beendigt ist, erfolgen, und zwar, wenn nicht ein Anderes vereinbart wird, vor dem Seemannsamt desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffes vor demjenigen Seemannsamt, welches zuerst angegangen werden kann.

Die Abmusterung bewirkt nicht die Aufhebung des Dienstverhältnisses, sondern setzt diese voraus und zwar vertragsmässige

Aufhebung, da der Paragraph von der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses Seitens des Schiffers und der Mannschaft spricht. Die Abmusterung ist sowohl im öffentlichen Interesse, wie aus Fürsorge für die Betheiligten vorgeschrieben. In ersterer Hinsicht giebt dieselbe dem Seemannsamte die Gelegenheit, die vom Schiffer den Schiffsleuten ausgestellten Zeugnisse zu kontroliren, von etwaigen auf der Reise begangenen Verbrechen Kenntniss zu nehmen, zu verhüten, dass noch in einem anderen Dienstverhältnisse befindliche Schiffsleute sich auf einem anderen Schiffe anheuern lassen. In letzterer Hinsicht erhält das Seemannsamt Kenntniss von den gegenseitigen Ansprüchen der Schiffsleute und des Schiffers, und kann so Streitigkeiten derselben beilegen oder entscheiden (Motive). Da durch die Abmusterung das Dienstverhältniss nicht aufgehoben wird, so kann eine vertragsmässige Aufhebung desselben nicht ersetzt werden durch eine Erklärung des Schiffers der Beendigung des Dienstverhältnisses „im Voraus zustimmen zu wollen, wenn sie der Schiffsmann künftig fordern oder wünschen" würde auch wenn diese letztere Voraussetzung später wirklich zutrifft (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 416 f.).

§ 17.

Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuch die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, auf Verlangen auch ein Führungszeugniss zu ertheilen. Das letztere darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden.

§ 18.

Die Unterschriften des Schiffers unter der Bescheinigung und dem Zeugniss (§ 17) werden von dem Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung stattfindet, kosten- und stempelfrei beglaubigt.

§ 19.

Verweigert der Schiffer die Ausstellung des Zeugnisses (§ 17), oder enthält dasselbe Beschuldigungen, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet, so hat auf Antrag des letzteren das Seemannsamt den Sachverhalt zu untersuchen und das Ergebniss der Untersuchung dem Schiffsmann zu bescheinigen.

§ 20.

Die erfolgte Abmusterung wird vom Seemannsamt in dem Seefahrtsbuche des abgemusterten Schiffsmannes und in der Musterrolle vermerkt.

Da die Musterrolle stets authentische Nachricht über den Bestand der Schiffsbesatzung geben soll, so muss jede stattgehabte Abmusterung, wie auch jede Anmusterung auf derselben vermerkt werden.

§ 21.

Die Musterrolle ist nach Beendigung derjenigen Reise oder derjenigen Zeit, auf welche die als Musterrolle ausgefertigte Anmusterungsverhandlung (§ 12) sich bezieht, dem Seemannsamt, vor welchem abgemustert wird, zu überliefern.

Letztereres übersendet dieselbe dem Seemannsamt des Heimathshafens.

§ 22.

Wenn der Bestand der Mannschaft Aenderungen erfährt, bei welchen eine Musterung (§ 10) nach Massgabe vorstehender Bestimmungen unausführbar ist, so hat der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben unter Darlegung der Hinderungsgründe die Musterung nachzuholen, oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamt in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der betheiligten Schiffsleute einzutragen.

§ 23.

Die für die Musterungsverhandlungen, einschliesslich der Ausfertigung der Musterrolle, zu erhebenden Kosten fallen dem Rheder zur Last.

Die Bestimmuug über die in gleicher Höhe für alle Seemannsämter innerhalb des Bundesgebiets festzustellenden Kosten bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Bis zur Erledigung dieses Vorbehalts steht die Bestimmung über die Höhe der Kosten den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

Dritter Abschnitt.

Vertragsverhältniss.

§ 24.

Die Gültigkeit des Heuervertrages ist durch schriftliche Abfassung nicht bedingt.

§ 25.

Wenn bei dem Abschluss des Heuervertrages die Vereinbarung über den Betrag der Heuer nicht durch ausdrückliche Erklärung

getroffen ist, so wird im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart angesehen, welche das Seemannsamt des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird, für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt.

§ 26.

Wenn ein Schiffsmann sich für eine Zeit verheuert, für die er durch einen früher geschlossenen Heuervertrag gebunden ist, so hat der Anspruch auf Erfüllung des zuerst geschlossenen Vertrages den Vorzug.

Hat jedoch eine Anmusterung auf Grund des späteren Vertrages stattgefunden, ohne dass auch auf Grund des ersten Vertrages angemustert ist, so geht jener vor.

§ 27.

Wird ein Schiffsmann erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuert, so gelten für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden; insbesondere kann er nur dieselbe Heuer fordern, welche nach der Musterrolle den übrigen Schiffsleuten seines Ranges gebührt.

Dieser Paragraph ist wörtlich dem Art. 530 H. G. B. entnommen.

§ 28.

Die Verpflichtung des Schiffsmannes, mit seinen Effekten sich an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, beginnt, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, mit der Anmusterung.

Wenn der Schiffsmann den Dienstantritt länger als vierundzwanzig Stunden verzögert, ist der Schiffer zum Rücktritt von dem Heuervertrage befugt. Die Ansprüche wegen etwaiger Mehrausgaben für einen Ersatzmann und wegen sonstiger aus der Verzögerung erwachsener Schäden werden hierdurch nicht berührt.

Im Abs. 1 ist, nur unter Einschiebung der Worte „mit seinen Effekten“ der erste Absatz des Art. 531 H.G.B. wiedergegeben.

Das im Abs. 2 dem Schiffer eingeräumte singuläre Recht, wegen Verzögerung des Dienstantritts Seitens des Schiffsmannes vom Heuervertrage zurückzutreten, ist aus der Rücksicht auf das Interesse der Schifffahrt zu erklären. Für die Ausübung dieses Rechts wird nicht vorausgesetzt, dass die Verzögerung des Schiffsmannes eine verschuldete ist.

§ 29.

Den Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, kann der Schiffer

zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen.

Die daraus erwachsenden Kosten hat der Schiffsmann zu ersetzen.

In diesem Paragraphen ist der Art. 532 H.G.B. wiederholt, nur ist die Behörde bezeichnet, durch welche der Schiffsmann zu seiner Pflicht anzuhalten ist. Unter dem „sich der Fortsetzung des Dienstes entziehen", ist übrigens nicht blos Desertion zu verstehen, sondern auch Arbeitsverweigerung, durch welche die Schiffsleute etwa ihre Entlassung oder höhere Löhne vom Schiffer zu ertrotzen suchen (Entsch. des R.O.H.G. IV S. 292); denn zur Fortsetzung des Dienstes genügt es nicht, dass der Schiffsmann an Bord bleibt, sondern es muss derselbe auch die mit seiner Stellung verbundenen Arbeiten ausführen.

§ 30.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

Er hat diese Verpflichtung zu erfüllen, sowohl an Bord des Schiffes und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen, als auch unter Havarie.

Ohne Erlaubniss des Schiffers darf er das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen. Ist ihm eine solche Erlaubniss ertheilt, so muss er zur festgesetzten Zeit, wenn aber keine Zeit festgesetzt ist, noch vor 8 Uhr Abends zurückkehren.

Die beiden ersten Absätze, deren erster dem Art. 533 H.G.B. entnommen ist, erklären sich daraus, dass die auf einem Schiff zu verrichtenden Arbeiten nicht so einfach sind, und so ein für alle Mal feststehen, dass sie sich im Heuervertrage für jede Kategorie der Mannschaft fixiren liessen. An Stelle bestimmter kontraktmässiger Dienste ist daher der unbedingte Gehorsam gegen die Befehle des Kapitäns in Schiffsangelegenheiten gesetzt worden.

§ 31.

Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten.

§ 32.

Bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch, sowie bei Gewalt oder Angriff gegen Schiff oder Ladung hat der Schiffsmann alle befohlene Hülfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung unweigerlich

zu leisten, und darf ohne Einwilligung des Schiffers, so lange dieser selbst an Bord bleibt, das Schiff nicht verlassen.

Er bleibt verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Effekten, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung, den Anordnungen des Schiffers gemäss, nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hülfe zu leisten.

Wenn das Schiff verunglückt, so endet der Heuervertrag (§ 56). Demgemäss wäre der Schiffsmann auf Grund des Heuervertrages nach dem Untergange des Schiffes zu irgend welchen Diensten im Interesse der Rheder, der Passagiere und der Ladungsinteressenten nicht mehr verpflichtet. Da nun aber in den meisten Fällen nur durch die Fortsetzung dieser Dienste der diese Personen treffende Schaden sich verringern lässt, so ist dieselbe durch das Gesetz den Schiffsleuten noch ausdrücklich zur Pflicht gemacht (Prot. zum H.G.B. — welches im Art. 542 Abs. 3 eine ähnliche Bestimmung enthielt — IV S. 1986 ff.).

§ 33.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken.

Dieser Verpflichtung hat er gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnisskosten nachzukommen, auch wenn der Heuervertrag in Folge eines Verlustes des Schiffes beendigt ist (§ 56).

Dieser Paragraph ist den Art. 535 und 542 Abs. 3 H.G.B. entnommen.

Hinsichtlich der Verklarung steht die Mannschaft anders da, als der Schiffer. Der Schiffer — und wenn dieser gestorben oder ausser Stande ist, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, der im Range nächste Schiffsoffizier — ist verpflichtet, ohne irgend eine an ihn ergangene Aufforderung die Verklarung zu bewirken, der Schiffsmann hat nur die Pflicht, bei der Verklarung mitzuwirken, und auch dieses nur wenn er dazu besonders aufgefordert ist.

§ 34.

Wird nach Antritt der Reise entdeckt, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann, mit Ausschluss des Steuermanns, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnissmässig zu verringern.

Macht der Schiffer von dieser Befugniss Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, dem Betheiligten zu eröffnen, auch in das Schiffsjournal einzutragen, dass und wann dies

geschehen. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

So lange die Reise noch nicht angetreten ist, kann der Schiffer den Schiffsmann, der zu den Diensten, zu welchen er sich verheuert hat, unfähig ist, entlassen (§ 57). Nach Antritt der Reise kann der Schiffer die ihm aus der Untauglichkeit des Schiffsmannes, den er nun nicht mehr entlassen darf, erwachsenden Nachtheile dadurch verringern, dass er denselben degradirt, z. B. den Zimmermann zum Matrosen macht und ihn dann auch auf die diesem Range entsprechende geringere Heuer setzt. Den Steuermann kann der Schiffer nach Antritt der Reise nicht nur nicht entlassen, sondern auch nicht im Range herabsetzen. Als Grund hierfür wird geltend gemacht, dass die Steuerleute sich vor einer Staatsbehörde einer Prüfung zu unterziehen hätten und Dienste als Steuerleute erst nehmen dürften, wenn sie von der Behörde hierzu für qualifizirt erklärt worden wären, und dass „man nicht zugeben könne, dass der von einer solchen Prüfungskommission als entsprechend qualifizirt erachtete Steuermann hinterher vom Schiffer als nicht qualifizirt bezeichnet werde“ (Prot. IV S. 1991 f.) — eine Argumentation, deren Richtigkeit freilich dahingestellt bleiben kann. Natürlich ist der Schiffer berechtigt, den Steuermann ausser Funktion zu setzen; allein er hat ihm, wenn nicht dieserhalb ein Vorbehalt im Heuervertrage gemacht ist, während der Reise die volle Heuer und sonstigen Emolumente zu belassen.

§ 35.

Die Heuer ist in Ermangelung einer anderweitigen Abrede vom Zeitpunkte der Anmusterung an zu zahlen.

§ 36.

Die Heuer ist dem Schiffsmann, sofern keine andere Vereinbarung getroffen ist, erst nach Beendigung der Reise oder bei der sonstigen Beendigung des Dienstverhältnisses zu zahlen, wenn diese früher erfolgt.

Der Schiffsmann kann jedoch bei Zwischenreisen in dem ersten Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum grösseren Theil entlöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer (§ 67) verlangen, sofern bereits sechs Monate seit der Anmusterung verflossen sind. In gleicher Weise ist der Schiffsmann bei Ablauf je weiterer sechs Monate nach der früheren Auszahlung wiederum die Auszahlung der Hälfte der seit der letzten Auszahlung verdienten Heuer zu fordern berechtigt.

Der Abs. 1 ist, wie schon in den Protokollen zum H.G.B., dessen Art. 536 Abs. 1 derselbe nachgebildet ist, hervorgehoben wurde (Prot. IV S. 1974) „wegen Erhaltung der Disziplin an Bord unentbehrlich“.

In dem Abs. 2 ist zu beachten, dass die erste Zahlung vom Schiffsmanne nur dann verlangt werden kann, wenn das Schiff in dem Hafen, den es angelaufen, ganz oder zum Theil entlöscht wird, die ferneren Zahlungen aber immer schlechtweg nach Ablauf von weiteren sechs Monaten, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff dann auch seine Ladung ganz oder zum Theil löscht, ob es überhaupt einen Hafen angelaufen ist, oder nicht.

§ 37.

Ob und inwieweit vor dem Antritt der Reise Vorschusszahlungen auf die Heuer zu leisten oder Handgelder zu zahlen sind, bestimmt in Ermangelung einer Vereinbarung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird.

§ 38.

Alle Zahlungen an Schiffsleute müssen, wenn nicht ein Anderes vereinbart ist, nach Wahl derselben entweder baar oder mittelst einer auf den Rheder ausgestellten, auf Sicht zahlbaren Anweisung geleistet werden.

Der Schiffsmann ist berechtigt, die Heuer in Anweisungen auf den Rheder zu fordern, — eine Bestimmung, die dem Preussischen Einführungsgesetz zum H.G.B. Art. 56 § 1 nachgebildet ist — um in bequemer Weise seinen Angehörigen in der Heimath Geld zukommen zu lassen.

§ 39.

Vor Antritt der Reise hat der Schiffer ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches alle auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder einzutragen sind. In dem Abrechungsbuche ist von dem Schiffsmann über den Empfang jeder Zahlung zu quittiren. Auch hat der Schiffer jedem Schiffsmann, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen.

§ 40.

Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind, falls nicht ein Anderes bedungen ist, die dadurch ersparten Heuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Verhältniss ihrer Heuer zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekten des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind.

Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, so muss der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.

Die durch Verminderung der Mannschaft ersparten Heuerbeträge sind deshalb unter die übrigbleibenden Schiffsleute zu vertheilen, weil alsdann auch deren Arbeitslast wächst. Die von diesem Anspruch der Mannschaft statuirte Ausnahme erklärt sich daraus, dass Desertionen von Schiffsleuten unter Mitnahme der Effekten sich nur unter Mitwissen der zurückbleibenden denken lassen.

§ 41.

In allen Fällen, in welchen ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt in Ermangelung einer anderweitigen Abrede für den seit zwei Jahren in Dienst befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist.

Diese Erhöhung wird wie folgt bestimmt:

1. *der Schiffsjunge tritt mit Beginn des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen ein;*
2. *der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer;*
3. *für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein ferneres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.*

In dem Fall der Ziffer 2 tritt der Leichtmatrose mit Beginn des dritten Jahres in den Rang eines Vollmatrosen ein.

Der Durchschnittsbetrag der aus der Musterrolle sich ergebenden Heuer der Leichtmatrosen wird nach Ziff. 1 des Paragraphen dem Schiffsjungen zu gewähren sein, wenn auf dem betreffenden Schiffe die Leichtmatrosen in Jungmänner und Halbmänner zerfallen, oder wenn den einzelnen Leichtmatrosen eine verschiedene Heuer ausgesetzt ist.

§ 42.

Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, welche auf einem, nach den Art. 866 und 867 des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches als verschollen anzusehenden Schiffe sich befunden haben, werden fällig mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Das Dienstverhältniss gilt sodann einen halben Monat nach

dem Tage für beendet, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht.

Der Betrag der Forderungen ist dem Seemannsamt des Heimathshafens zu übergeben, welches die Aushändigung an die Empfangsberechtigten zu vermitteln hat.

§ 43.

Dem Schiffsmann gebührt Beköstigung für Rechnung des Schiffes von dem Zeitpunkt des Dienstantritts an. Er darf die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden und nichts davon veräussern, vergeuden oder sonst bei Seite bringen.

Die Art der Beköstigung muss nach § 12 der Seemanns-O. aus der Musterrolle hervorgehen.

§ 44.

Die Schiffsmannschaft hat an Bord des Schiffes Anspruch auf einen, ihrer Zahl und der Grösse des Schiffes entsprechenden, nur für sie und ihre Effekten bestimmten wohlverwahrten und genügend zu lüftenden Logisraum,

Kann dem Schiffsmann in Folge eines Unfalls oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen auf dem Schiffe nicht gewährt werden, so ist ihm ein anderweitiges angemessenes Unterkommen zu verschaffen.

§ 45.

Die dem Schiffsmann für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke (§ 43), die Grösse und die Einrichtung des Logisraumes (§ 44) und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel bestimmen sich im Zweifel nach dem örtlichen Rechte des Heimathshafens.

Der Erlass näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

§ 46.

Der Schiffer ist berechtigt, bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise, oder wegen eingetretener Unfälle, eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke eintreten zu lassen.

Er hat im Schiffsjournal zu bemerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise eine Kürzung oder Aenderung eingetreten ist.

Wenn dies versäumt ist, oder wenn die vom Schiffer getroffenen Anordnungen sich als ungerechtfertigt oder durch sein Verschulden herbeigeführt erweisen, so gebührt dem Schiffsmann eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung. Ueber diesen Anspruch

entscheidet unter Vorbehalt des Rechtsweges das Seemannsamt, vor welchem abgemustert wird.

§ 47.

Wenn ein Schiffsoffizier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamte Beschwerde darüber erheben, dass das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder dass die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung des Schiffes beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen, und deren Ergebniss in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls die Beschwerde sich als begründet erweist, für die geeignete Abhülfe Sorge zu tragen.

Die Bestimmung dieses Paragraphen, welche durch den Reichstag dem Gesetze eingefügt, ist nicht unbedenklich, da sie Chikanen der Schiffsmannschaft Thür und Thor öffnet, durch welche dem Rheder und den Ladungsinteressenten unersetzlicher Verlust zugefügt werden kann.*)

Hinsichtlich der Qualität eines Schiffsoffiziers verweise ich auf die Ausführungen zu § 3 (oben S. 135) und füge nur hinzu, dass der Bootsmann, wenn er die Beschwerde in der Eigenschaft eines Schiffsoffiziers vorbringt, den Nachweis zu führen hat, dass ihm diese auch wirklich zusteht, d. h., dass er Steuermannsdienste versieht.**)

§ 48.

Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

*) Ich will nur darauf hinweisen, dass es beispielsweise einem Konkurrenten des Ladungseigenthümers, dem es nur darum zu thun ist, den Abgang des Schiffes zwei bis drei Tage aufzuhalten, nicht immer zu schwer fallen wird, aus der Besatzung eines grossen Dampfschiffes von 40 bis 50 Mann drei gewissenlose Burschen herauszufinden, welche Beschwerde wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes erheben. Die Strafandrohung des § 94 wird dagegen wohl schwerlich ein wirksames Schutzmittel sein. Einen geradezu seltsamen Eindruck aber macht es, wenn die amendirte Dienstinstruktion für die deutschen Konsuln vom 22. Februar 1873, welche Bestimmungen über die Handhabung dieses Paragraphen Seitens der Konsuln enthält, es den Letzteren zur Pflicht macht, die Schiffsleute auf die Entschädigungsansprüche hinzuweisen, welche sie, falls die Beschwerde unbegründet befunden werden würde, zu gewärtigen hätten. Als ob solche Entschädigungsansprüche in den meisten Fällen zu realisiren wären!

**) So ordnet auch die in der vorigen Note citirte Dienstinstruktion an: der Konsul hat „zunächst die Legitimation der Beschwerdeführer festzustellen. Insbesondere ist, wenn die Beschwerde von einem Schiffsmann unter Berufung auf seine Eigenschaft als Schiffsoffizier erhoben wird, von ihm der Nachweis zu führen, dass ihm dieselbe wirklich zusteht. Nur der Steuermann des Schiffes ist von diesem Nachweise befreit.“

1. *wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verwundung die Reise nicht antritt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verwundung;*
2. *wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe nach einem deutschen Hafen zurückkehrt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Rückkehr des Schiffes;*
3. *wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, die Rückreise des Schiffes jedoch nicht in einem deutschen Hafen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Rückkehr des Schiffes;*
4. *wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden musste, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffes.*

Auch gebührt dem Schiffsmann, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen zurückkehrt, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen (§§ 65, 66), oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

Der Paragraph, welcher der Hauptsache nach dem Art. 548 H.G.B. nachgebildet ist, verpflichtet den Rheder — freilich in verschiedenem Umfange — die Kosten der Verpflegung und Heilung des erkrankten oder verwundeten Schiffsmannes zu tragen. Diese Verbindlichkeit erstreckt sich auf alle Erkrankungen und Verwundungen, „welche sich ein Seemann während der Dienstzeit, d. i. nach dem wirklichen Antritt seines Dienstes zuzieht, gleichviel ob bei Ausübung des Dienstes selbst oder ausserdem, gleichviel ob eigenes Verschulden des Erkrankten“, z. B. Unvorsichtigkeit bei der Vornahme von Dienstverrichtungen, mit untergelaufen ist oder nicht (Prot. zum H.G.B. IV S. 2012). Dass Letzteres, abweichend vom bürgerlichen Recht und den in Betreff des Kapitäns vom H.G.B. (Art. 523) aufgestellten Grundsätzen, wirklich hat bestimmt werden sollen, geht daraus hervor, dass das Gesetz eine Ausnahme von der in Rede stehenden Verbindlichkeit des Rheders nur dann statuirt, wenn das Verschulden in einer unerlaubten oder unsittlichen Handlung besteht (§ 50).

§ 49.

Die Heuer bezieht der erkrankte oder verwundete Schiffsmann:

wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;

wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise;

wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden musste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt.

Ist der Schiffsmann bei der Vertheidigung des Schiffes beschädigt, so hat er überdies auf eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung Anspruch.

Die Belohnung, welche dieser Paragraph, der mit dem Art. 549 H.G.B. vollständig übereinstimmt, dem bei einer Vertheidigung des Schiffes beschädigten Schiffsmanne zuspricht, soll nicht volle Schadloshaltung für alle aus der Verwundung dem Schiffsmanne resp. seinen Angehörigen erwachsenden Nachtheile sein, sondern nur „eine angemessene, ein für alle Mal zu leistende Belohnung, die der ersten Noth zu steuern geeignet“ ist (Prot. zum H.G.B. IV S. 2014).

§ 50.

Auf den Schiffsmann, welcher die Krankheit oder Verwundung durch eine unerlaubte Handlung sich zugezogen hat, oder mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, finden die §§ 48 und 49 keine Anwendung.

§ 51.

Stirbt der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder die bis zum Todestage verdiente Heuer (§ 67) zu zahlen und die Bestattungskosten zu tragen.

Wird der Schiffsmann bei Vertheidigung des Schiffes getödtet, so hat der Rheder überdies eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu entrichten.

Der in diesem Paragraphen (der mit Abs. 1 des Art. 551 H.G.B. gleichlautet) befindliche Hinweis auf § 67 deutet darauf hin, dass, wenn die Heuer nicht nach der Zeit, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise festgesetzt ist, die bis zum Todestage des Schiffsmannes verdiente Heuer durch das in diesem Paragraphen angegebene Verfahren zu ermitteln ist.

§ 52.

Ueber jeden nach Antritt des Dienstes eintretenden Todesfall eines Schiffsmannes muss vom Schiffer unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen ein urkundlicher Nachweis beschafft werden. Die Urkunde muss Tag und Stunde des Todes, Vor- und Familiennamen, Geburts- oder Wohnort und Alter des Verstorbenen, sowie die muthmassliche Ursache des Todes enthalten. Sie ist von dem Schiffer und den zugezogenen Zeugen zu vollziehen.

Soweit der Nachlass des verstorbenen Schiffsmannes sich an Bord befindet, hat der Schiffer für die Aufzeichnung und Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung ist unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen.

Die Nachlassgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben, sowie der etwaige Heuerrückstand sind nebst der erwähnten Aufzeichnung und dem Nachweis über den Todesfall demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlassgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer die Uebergabe bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann.

Durch die Vorschriften des ersten und dritten Absatzes werden die auf die Führung der Civilstandsregister bezüglichen Bestimmungen der Landesgesetze nicht berührt.

Nach dem Schlusssatz dieses Paragraphen fanden Abs. 1 und 3 ihre Ergänzung durch die etwaigen Bestimmungen der Landesgesetze über die Civilstandsregister. An Stelle dieser Vorschrift ist jetzt das Reichsgesetz vom 6. Februar 1875 über die Beurkundung des Personenstandes getreten, durch dessen §§ 61—64 die angegebenen Abschnitte des § 52 der Seemanns-O. modifizirt worden sind.

Diese Paragraphen lauten folgendermassen:

§ 61 Geburten und Sterbefälle, welche sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes) spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Todesfall von dem Schiffer, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, in dem Tagebuche zu beurkunden. Bei Sterbefällen ist zugleich die muthmassliche Ursache des Todes zu vermerken.*

*) In dieser Hinsicht kommen in Betracht:

§ 22 Die Eintragung des Geburtsfalles soll enthalten: 1. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort des Anzeigenden (fällt natürlich fort); *2. Ort, Tag und Stunde der Geburt; 3. Geschlecht des Kindes; 4. Vornamen des Kindes; 5. Vor- und Familiennamen, Religion, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern. Bei Zwillings- oder Mehrgeburten ist die Eintragung für jedes Kind besonders und so genau zu bewirken, dass die Zeitfolge der verschiedenen Geburten ersichtlich ist. Standen die Vornamen des Kindes zur Zeit der Anzeige noch nicht fest, so sind dieselben nachträglich und längstens binnen zwei Monaten nach der Geburt anzuzeigen. Ihre Eintragung erfolgt am Rande der ersten Eintragung.*

§ 23 Wenn ein Kind todtgeboren oder in der Geburt verstorben ist, so muss die Anzeige spätestens am nächstfolgenden Tage geschehen. Die Eintragung ist alsdann mit dem im § 22 unter Nr. 1 bis 3 und 5 angegebenen Inhalte nur im Sterberegister zu machen.

§ 59 Die Eintragung des Sterbefalles soll enthalten: 1. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort des Anzeigenden (fällt fort); *2. Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes; 3. Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen; 4. Vor- und Familiennamen seines Ehegatten, oder Vermerk, dass der Verstorbene ledig gewesen sei; 5. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern des Verstorbenen. Soweit diese Verhältnisse unbekannt sind, ist dies bei der Eintragung zu vermerken.*

§ 62 Der Schiffer hat zwei von ihm beglaubigte Abschriften der Urkunden demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Eine dieser Abschriften ist bei dem Seemannsamte aufzubewahren, die andere ist demjenigen Standesbeamten, in dessen Bezirk die Eltern des Kindes, beziehungsweise des Verstorbenen, ihren Wohnsitz haben oder zuletzt gehabt haben, behufs der Eintragung in das Register zuzufertigen.

§ 63 Ist der Schiffer verstorben oder verhindert, so hat der Steuermann die in den §§ 61 und 62 dem Schiffer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen.

§ 64 Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Tagebuch der für den Standesbeamten des Hafenorts zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen. Diese hat beglaubigte Abschrift der in das Tagebuch eingetragenen Standesurkunde dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört (§ 62), behufs Kontrolirung der Eintragungen zuzustellen.

§ 53.

Wenn der Schiffer während der Reise stirbt, ist der Steuermann verpflichtet, für die Beschaffung eines Nachweises über den Todesfall und für den Nachlass nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen (§ 52) zu sorgen.

§ 54.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, während der ganzen Reise, einschliesslich etwaiger Zwischenreisen, bis zur Beendigung der Rückreise im Dienste zu verbleiben, wenn in dem Heuervertrage nicht ein Anderes bestimmt ist.

Unter Rückreise im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist die Reise nach dem Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Wenn jedoch das Schiff von einem nicht europäischen Hafen oder von einem Hafen des Schwarzen oder des Azowschen Meeres kommt und dasselbe seine Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten hat, so gilt auch jede der nachstehend bezeichneten Reisen als Rückreise, falls der Schiffer spätestens alsbald nach der Ankunft die Reise der Schiffsmannschaft gegenüber für beendigt erklärt:

1. *die Reise nach jedem anderen deutschen Hafen,*
2. *die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder nach einem Hafen des Kanals oder Grossbritanniens,*
3. *sofern das Schiff seine Ausreise von einem Hafen der Ostsee angetreten hat, auch die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Ostsee oder nach einem Hafen des Sundes oder des Kattegats.*

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, so hat der Schiffsmann Anspruch auf

freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach diesem Hafen und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

§ 55.

Nach beendigter Reise kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist.

§ 56.

Der Heuervertrag endet, wenn das Schiff durch einen Zufall dem Rheder verloren geht, insbesondere
wenn es verunglückt;
wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (Art. 444 des allg. Deutschen Handelsgesetzbuchs) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird;
wenn es geraubt wird;
wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird.

Dem Schiffsmann gebührt alsdann nicht allein die verdiente Heuer (§ 67), sondern auch freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

1. Der Verlust des Schiffes für den Rheder bildet nach diesem Paragraphen, wie bereits nach Art. 542 H.G.B., nicht „einen Grund zur Entlassung der Schiffsmannschaft“, sondern ist selbst eine „Erlöschungsart des Heuervertrages“. Man gelangte hierzu auf der Hamburger Konferenz durch folgende Erwägung. Die Mannschaft sei lediglich dazu angenommen, um auf dem bestimmten „Schiffe Dienste zu leisten“. Daher müsse ihr Verhältniss zum Schiffer und Rheder in „dem Augenblick, in welchem ihre Dienstleistung durch den Untergang des Schiffes unmöglich geworden sei, von selbst und ohne eine weitere Willenserklärung des Schiffers gelöst werden“ (Prot. IV S. 1987 f.). Diese Deduktion ist m. E. durchaus zutreffend. Es wird wohl schwerlich jemals vorkommen, dass die Mannschaft für einen bestimmten Zeitraum angeheuert wird, sondern sie wird für eine Reise oder mehrere Reisen angenommen, so dass also der Heuerkontrakt mit Beendigung der Reise ohne besondere vorgängige Aufkündigung zu Ende geht. Geht das Schiff zu Grunde oder geht es auch nur dem Schiffer verloren, so nimmt damit unzweifelhaft die jetzige Reise und überhaupt jede Reise, für welche der Schiffsmann geheuert ist, ihr Ende, und damit erlischt der Heuerkontrakt.

2. Der Anspruch des Schiffsmanns auf freie Zurückbeförderung ist nicht lediglich aus Billigkeitsrücksichten zu er-

klären (Prot. der Hamb. Konf. IV S. 1988), sondern ist eine Folge des im H. G. B. und in der Seemanns-O. ganz allgemein aufgestellten Prinzips, dass der Schiffsmann, wenn die Rückreise nicht in dem Hafen endet, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat (H.G.B.: wo er selbst geheuert ist) freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen verlangen kann.

§ 57.

Der Schiffer kann den Schiffsmann, abgesehen von den in dem Heuervertrage bestimmten Fällen, vor Ablauf der Dienstzeit entlassen:

1. *so lange die Reise noch nicht angetreten ist, wenn der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist;*
2. *wenn der Schiffsmann eines groben Dienstvergehens, insbesondere des wiederholten Ungehorsams oder der fortgesetzten Widerspenstigkeit, der Schmuggelei sich schuldig macht;*
3. *wenn der Schiffsmann des Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei oder Fälschung, oder einer nach dem Strafgesetzbuche mit Zuchthaus bedrohten Handlung sich schuldig macht;*
4. *wenn der Schiffsmann mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, oder wenn er durch eine unerlaubte Handlung eine Krankheit oder Verwundung sich zuzieht, welche ihn arbeitsunfähig macht;*
5. *wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blokade, oder wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann.*

Die Entlassung, sowie der Grund derselben muss, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmann angezeigt und in den Fällen der Ziffern 2, 3, 4 in das Schiffsjournal eingetragen werden.

1. Die Dauer der Dienstzeit der Schiffsleute beruht lediglich auf dem Uebereinkommen dieser und des Schiffers, d. h. auf dem Heuervertrag. Demgemäss können in diesem auch die Gründe aufgestellt werden, welche den Schiffer berechtigen, vor Ablauf der Kontraktszeit den Schiffsmann zu entlassen (z. B. Verkauf des Schiffes im Auslande — Prot. der Hamb. Konf. IV S. 2006. VIII S. 3842 —). Gewisse Entlassungsgründe aber hat im Interesse der Rheder und der Schifffahrt das Gesetz*) aufstellen müssen, weil die Aufführung im Heuerkontrakt die Einwilligung des Schiffsmannes voraussetzt, welche nicht immer zu erlangen sein dürfte.

2. In Ziff. 1 gewährt einen Entlassungsgrund der Umstand, dass der Schiffsmann die Dienste, zu denen er angeheuert ist, der Schiffszimmermann alsoz. B. die beso nderen Dienste eines solchen,

*) Sie finden sich bereits alle im H.G.B. Art. 543.

nicht etwa Seemannsdienste überhaupt zu leisten nicht im Stande ist; ein Grundsatz, der den Prinzipien des Civilrechts durchaus konform ist, indem bei einer *locatio conductio operarum* der *conductor*, bevor er dem *locator*, „der zu den versprochenen Diensten sich unfähig zeigt", die bedungene *merces* vorenthält, nicht erst zu untersuchen hat, ob derselbe „nicht etwa zu anderen Diensten verwendet werden könnte" (Prot. der Hamb. Konf. IV S. 1990). Es ist dies jedoch ein Entlassungsgrund nur so lange die Reise noch nicht angetreten ist. Ueber die Folge des in Rede stehenden Umstandes nach Antritt der Reise trifft der § 34 die Bestimmung.

3. Unter der „unerlaubten Handlung" der Ziff. 4 ist besonders an Schlägereien gedacht (Prot. IV S. 1994).

4. Ueber den Begriff der Blokade in Ziff. 5 vgl. die Ausführungen zu Art. 517 H.G.B. (oben S. 124 f.).

Zu beachten ist noch, dass Ziff. 5 nur auf den Fall anwendbar ist, wo der Schiffsmann gerade zu dieser bestimmten Reise geheuert, oder zwar auf unbestimmte Zeit angenommen, aber zu dieser Reise „beordert" ist, wogegen die vorangegangenen Ziffern sich „auf alle Fälle der Anstellung" beziehen, „also auch auf den allerdings seltenen Fall einer Anstellung auf bestimmte Zeit oder für Lebensdauer" (Prot. IV S. 1995).

§ 58.

Dem Schiffsmann gebührt in den Fällen der Ziffern 1 bis 4 des § 57 nicht mehr als die verdiente Heuer (§ 67), in den Fällen der Ziffer 5 hat er, wenn er nach Antritt der Reise entlassen wird, nicht allein auf die verdiente Heuer, sondern auch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

§ 59.

Der für eine Reise geheuerte Schiffsmann, welcher aus anderen als aus den in dem § 57 erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen wird, behält, wenn die Entlassung vor Antritt der Reise erfolgt, als Entschädigung die etwa empfangenen Hand- und Vorschussgelder, soweit dieselben den üblichen Betrag nicht übersteigen.

Sind Hand- und Vorschussgelder nicht gezahlt, so hat er als Entschädigung die Heuer für einen Monat zu fordern.

Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung. Auch erhält er ausser der verdienten Heuer (§ 67) noch die Heuer für zwei oder

vier Monate, je nachdem er in einem europäischen (§ 70) oder in einem nichteuropäischen Hafen entlassen ist, jedoch nicht mehr als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre.

1. Wenn der Schiffer, abgesehen von den im Gesetz nachgelassenen Fällen, den Schiffsmann vor Ablauf der Kontraktszeit entlässt, so würde dieser an sich Anspruch auf das volle Interesse haben, d. h. auf Ersatz aller der Nachtheile, die ihm durch die vorzeitige Entlassung erwachsen sind. Diesen Anspruch kann der Schiffsmann auch nach dem heutigen Recht geltend machen in den Fällen, wo er auf eine bestimmte Zeit oder auf Lebenszeit angestellt ist (Prot. IV S. 2001. VIII S. 3843). Für den ungleich häufiger vorkommenden, ja durchaus die Regel bildenden Fall, dass der Schiffsmann für eine bestimmte Reise geheuert ist, hat der vorliegende Paragraph der Seemanns-O. (wie bereits das H.G.B. im Art. 545) um den sonst zu besorgenden häufigen Streitigkeiten vorzubeugen und „einerseits die Rheder vor unbilligen Ansprüchen, andererseits die Mannschaft vor ungerechtfertigten Ausflüchten" zu schützen (Prot. IV S. 1996), selbst die Ansprüche normirt, welche der Schiffsmann geltend zu machen berechtigt ist. Sie gehen auf Ersatz des muthmasslich entgangenen Gewinns und Beseitigung des Schadens, der ihm daraus erwachsen würde, dass er sich bei der Entlassung an einem anderen Orte, als in dem Abgangshafen des Schiffes befindet. Dem ausdrücklich für eine bestimmte Reise geheuerten Schiffsmann ist der gleichzusetzen, der, auf unbestimmte Zeit angestellt, „die Einberufung zu einer bestimmten Reise bereits angenommen hat" (Prot. VIII S. 3843).

2. Wenn der Abs. 1 dem vor Antritt der Reise entlassenen Schiffsmann als Entschädigung „die empfangenen Hand- und Vorschussgelder zuspricht, aber nur soweit dieselben den üblichen Betrag nicht übersteigen, so soll damit jenem ein Recht auf solchen Vorschuss abgesprochen werden, den er nur auf seine Bitte mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse, z. B. mit Rücksicht auf seine und seiner Familie augenblicklichen Bedürfnisse erhalten hat (Prot. IV S. 3844).

3. Im Abs. 3 wird dem Schiffer die Wahl gegeben, ob er den Schiffsmann nach dem Ausreise-Hafen frei zurückbefördern oder statt dessen demselben eine angemessene Entschädigung gewähren will. Dem Schiffsmann steht ein solches Wahlrecht nicht zu; nimmt er die ihm vom Schiffer angebotene Zurückbeförderung nicht an, so kann er eine Vergütung deshalb nicht verlangen. Das Gesetz will nämlich durch die Entschädigung, welche es dem Schiffsmanne zuspricht, nur Schaden von demselben abwenden, aber ihm nicht die Möglichkeit gewähren, auf Kosten des Rheders einen Gewinn zu machen, was unbedingt der Fall sein würde, wenn der Schiffsmann statt der Zurückbeförderung eine Geldentschädigung verlangen könnte, obwohl er sich sofort nach der Ent-

lassung wieder verheuert hatte. Ob die Entschädigung angemessen, entscheidet *arbitrium iudicis*.

4. Die Entschädigung für den entgangenen Gewinn ist bemessen nach dem Betrage der Heuer für die Dauer der noch zurückzulegenden Reise. Doch soll dieser Betrag die Höhe einer zweimonatlichen resp. viermonatlichen Heuer nicht übersteigen, je nachdem der Schiffsmann in einem europäischen oder nichteuropäischen Hafen entlassen ist. Der Grund dieser Vorschrift ist derselbe, welcher für den Ausschluss der Wahl des Schiffsmannes zwischen Zurückbeförderung und Vergütung massgebend war. Die Dauer der Reise ist durch sachverständige Abschätzung festzustellen. Doch ist für den Fall, dass nach dem Heuerkontrakt die Entlassung des Schiffsmannes in einem deutschen Hafen hätte erfolgen sollen, für Segelschiffe*) die Feststellung vom Gesetze selbst im § 60 getroffen.

§ 60.

Wenn die Vorschrift am Schlusse des vorstehenden Paragraphen Anwendung findet, und der Schiffsmann nach Beendigung der Reise in einem deutschen Hafen entlassen worden wäre, so wird, um die ihm ausser der verdienten Heuer gebührende Heuer zu bestimmen, die Dauer der Reise eines Segelschiffes gerechnet:

von Häfen:	*nach Häfen der Nordsee*	*nach Häfen der Ostsee*
	Monaten	
1. der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und des Englischen Kanals zu	*1*	*1½*
2. der Ostsee und der angrenzenden Gewässer zu	*1½*	*1*
3. in Europa ausserhalb des Englischen Kanals und bis zur Strasse von Gibraltar mit Einschluss der Azoren, sowie der Nordsee über den 61. Grad nördlicher Breite hinaus und ausserhalb der Nordsee bis zum Nordkap einschliesslich zu	*1½*	*2*
4. des Mittelmeeres, des Schwarzen und Azowschen Meeres zu	*2*	*2*
5. in Europa, östlich des Nordkaps zu	*2*	*2*
6. der Ostküste Amerikas von Quebeck bis Rio de Janeiro einschliesslich zu	*2*	*2½*
7. südlich von Rio de Janeiro bis Kap Horn einschliesslich zu	*2½*	*3*

*) Für Dampfschiffe würde daher auch in diesem Falle die Feststellung der Dauer der noch zurückzulegenden Reise durch Sachverständige zu erfolgen haben.

	nach Häfen	
	der Nordsee	*der Ostsee*
von Häfen:	*Monaten*	
8. der Westküste Amerikas von Kap Horn bis Panama einschliesslich zu	$3^1/_2$	4
9. der Westküste von Afrika nördlich vom Aequator einschliesslich der Kanarischen und Kapverdischen Inseln zu	2	$2^1/_2$
10. südlich vom Aequator bis zum Kap der guten Hoffnung einschliesslich zu	$2^1/_4$	$2^3/_4$
11. jenseits des Kap der guten Hoffnung, diesseits des Kap Komorin mit Einschluss des Rothen Meeres und des Persischen Golfs zu	$3^1/_2$	4
12. von den sonstigen, vorstehend nicht mit einbegriffenen Häfen zu	4	4

§ 61.

Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

1. *wenn sich der Schiffer einer schweren Verletzung seiner ihm gegen denselben obliegenden Pflichten, insbesondere durch Misshandlung oder durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank schuldig macht:*
2. *wenn das Schiff die Flagge wechselt;*
3. *wenn nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist, sofern seit dem Dienstantritt zwei oder drei Jahre, je nachdem das Schiff in einem europäischen (§ 70) oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet, verflossen sind.*

Der Wechsel des Rheders oder Schiffers giebt dem Schiffsmann kein Recht, die Entlassung zu fordern.

1. Wegen grober Verletzung des Kontraktsverhältnisses von Seiten des Schiffers konnte bereits nach Art. 547 Abs. 1 H.G.B. der Schiffsmann seine Entlassung fordern; eben so war schon nach Art. 539 Abs. 1 H.G.B. (in Verbindung mit Art. 540) der Schiffsmann, der sich nicht ausdrücklich für eine längere Zeit verheuert hatte, nach Ablauf von 2 resp. 3 Jahren nach dem Dienstantritt berechtigt, dies zu thun unter der Voraussetzung, dass entweder nach Vollendung der Ausreise oder nach Vollendung einer Zwischenreise nicht die Rückreise angeordnet ward, sondern andere Dispositionen über das Schiff getroffen wurden. Neu hinzugekommen ist der Wechsel der Nationalität, der übrigens im Preuss. Entwurf des H.G.B. (Art. 459) unter den Gründen aufgeführt wurde, aus denen der Schiffsmann seine Entlassung verlangen durfte.

2. Die Bestimmung des § 61 ist nicht, wie die des § 59 auf

den Schiffsmann zu beschränken, welcher für eine bestimmte Reise geheuert ist. Vielmehr greifen die Sätze der Ziff. 1 und Ziff. 2 Platz bei allen möglichen Arten der Anheuerung (Prot. zum H.G.B. VIII S. 3844), mag der Schiffsmann für eine bestimmte Reise, auf bestimmte Zeit, auf unbestimmte oder auf Lebenszeit angestellt sein. Der Satz der Ziff. 3 erhält seine Beschränkung durch den § 62 Ziff. 1. Danach findet die Bestimmung Anwendung auf den Schiffsmann, der sich verheuert hat für eine bestimmte Reise (aus und zu Haus), für eine unbestimmte Zahl von Reisen und auf unbestimmte Zeit; und als Verheuerung auf solche Zeit ist unzweifelhaft auch die Verheuerung auf Lebenszeit, wenn solche überhaupt vorkommen sollte, anzusehen.

Selbstverständlich ist der Schiffsmann, der sich zu einer bestimmten Reise verheuert hat, berechtigt, seine Entlassung zu fordern, wenn vom Schiffer eine ganz andere unternommen wird (Prot. zum H.G.B. IV S. 2007), denn diese ist nicht Gegenstand des Kontraktsverhältnisses, welches er eingegangen ist.

3. Der dem Art. 547 H.G.B. zu Grunde liegende Preuss. Entwurf des H.G.B. Art. 459 räumte nach dem Vorbilde des Holländischen H.G.B. Art. 440 dem Schiffsmann das Recht, seine Entlassung zu fordern, auch ein in dem Falle:

wenn vor dem Beginn der Reise der Staat in einen Seekrieg verwickelt wird, und nach der Richtung der Reise Kriegsgefahr für das Schiff wahrscheinlich wird.

Die Hamburger Konferenz hat jedoch die Streichung dieses Satzes beschlossen, weil derselbe „in der Bezeichnung der Nähe der Kriegsgefahr eine Unbestimmtheit behalten würde, welche Streitigkeiten eher zu erzeugen, als abzuhalten geeignet wäre“ (Prot. IV S. 1559f. S. 2004); und so ist derselbe auch in die Seemanns-O. nicht aufgenommen worden. Es wurde jedoch bereits auf der Hamburger Konferenz angenommen, dass, wenn „wirklich ernstliche Gefahr für die Person oder für Hab' und Gut“ vorhanden wäre, der Schiffsmann gegen die Zumuthung, die Reise fortzusetzen „auch ohne eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung bei jedem Richter Schutz finden“ würde. Nun ist zwar unter den Gründen, aus denen der Schiffer den Schiffsmann vor Ablauf der Kontraktzeit entlassen darf auch der angeführt, dass die Reise wegen Krieg, Embargo oder Blokade nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann (§ 57), während sich ein solcher unter den Gründen, aus denen der Schiffsmann seine vorzeitige Entlassung zu fordern berechtigt ist, nicht findet. Allein daraus ist noch nicht zu folgern, dass die Seemanns-O. dem Schiffsmann das Recht hierzu in diesem Falle hat absprechen wollen. Denn besonders aufgeführt sind überhaupt nur solche Gründe, wegen deren der Schiffsmann nicht bereits nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts seine Entlassung zu fordern befugt ist, indem diese selbstverständlich auch

für das Verhältniss von Schiffsmann und Schiffer als massgebend angenommen wurden (Prot. zum H.G.B. IV S. 2007). Es heisst aber in L. 27 § 1 *Locati (19, 2): Iterum interrogatus est, si quis timoris causa emigrasset, deberet mercedem necne. respondit, si causa fuisset, cur periculum timeret, quamvis periculum vere non fuisset, tamen non debere mercedem: sed si causa timoris iusta non fuisset, nihilo minus debere.* Diese Stelle handelt allerdings nur von der Sachmiethe, dass aber der darin ausgesprochene Grundsatz, dass ein Miethskontrakt durch gegründete Furcht vor einer mit der Erfüllung desselben verbundenen Gefahr aufgehoben wird, auch Anwendung findet auf die Dienstmiethe, ergiebt sich aus *L. 22 C. De locato (4, 65)*, wonach der Richter auf Ausführung einer *locatio conductio operarum* zu erkennen hat, *quatenus bona fides patitur.* Zu entscheiden, ob wirklich durch den Krieg Leib und Gut der Schiffsleute gefährdet wurde, gebührt dem Richter, der die Sachlage des konkreten Falls in Betracht zu ziehen hat. Doch wird dieser die aus einer gegründeten Furcht sich ergebenden Folgen stets zu statuiren haben, wenn das Seemannsamt (vgl. § 64) die Weigerung des Schiffsmanns, die Reise fortzusetzen, als gerechtfertigt anerkannt hat; da dem Schiffsmann kein unbefangenerer Sinn, als dem Beamten zuzutrauen ist. Der Punkt ist übrigens kontrovers. Das Reichs-Ober-Handels-Gericht steht (in einem freilich noch unter der Herrschaft des H.G.B. erlassenen Erkenntniss vom 4. Januar 1873 — Entsch. VIII Nr. 81 S. 345—348 —) auf dem hier vertretenen Standpunkt. Allein das Hamburger Obergericht scheint eine Argumentation, wie sie hier gegeben, nicht für richtig zu halten (vgl. Erk. vom 19. Januar 1871 in Goldschmidt's Zeitschrift XVIII S. 572—575) und der Kriminal-Senat des Berliner Ober-Tribunals, welcher in einem Erkenntniss vom 5. Mai 1871 die Weigerung der Schiffsleute, die Reise fortzusetzen, nach §§ 4. 7. 8 des Preuss. Ges. vom 31. März 1841 für strafbar erklärt, spricht es geradezu aus, dass der Ausbruch eines Krieges den Schiffsmann keineswegs von der Verpflichtung befreie, den Anordnungen des Schiffers unweigerlichen Gehorsam zu leisten (Entsch. des O.-Trib. LXVI Nr. 48 — Krim. Sen. Nr. 2 — S. 9* ff. bes. S. 13*).

§ 62.

In dem Falle des § 61 Ziffer 3 kann die Entlassung nicht gefordert werden:

1. *wenn der Schiffsmann für eine längere als die daselbst angegebene Zeit sich verheuert hat. Die Verheuerung auf unbestimmte Zeit oder mit der allgemeinen Bestimmung, dass nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen, welche noch beschlossen werden möchten, fortzusetzen sei, wird als Verheuerung auf solche Zeit nicht angesehen;*
2. *sobald die Rückreise angeordnet ist.*

§ 63.

Der Schiffsmann hat in den Fällen der Ziffern 1 und 2 des § 61 dieselben Ansprüche, welche für den Fall des § 59 bestimmt sind; in dem Falle der Ziffer 3 gebührt ihm nicht mehr, als die verdiente Heuer (§ 67).

§ 64.

Im Auslande darf der Schiffsmann, welcher seine Entlassung fordert, ausser in dem Falle eines Flaggenwechsels, nicht ohne Genehmigung eines Seemannsamtes (§ 105) den Dienst verlassen.

Für die Uebertretung dieser Vorschrift ist in § 83 eine Geldstrafe statuirt.

§ 65.

Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfasst derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

Darüber, dass der Schiffsmann nicht auch Kleidung zu fordern berechtigt ist, s. oben die Ausführungen (S. 125f.) zum Art 517 Abs. 3 H.G.B., dem der § 65 der Seemanns-O. wörtlich entnommen ist.

§ 66.

Dem Anspruche auf freie Zurückbeförderung wird genügt, wenn dem Schiffsmann, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, welches nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder einem demselben nahe belegenen Hafen geht; letzterenfalls unter Gewährung der entsprechenden Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung (§ 65) bis zum Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat.

Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet.

§ 67.

In den Fällen der §§ 36, 51, 56, 58, 59 und 63 wird die verdiente Heuer, sofern die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist, mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniss der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theils der Reise bestimmt. Zur Ermittelung der in den §§ 59 und 60 erwähnten Heuer für einzelne Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschliesslich der Ladungs- und Löschungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des

Schiffes in Ansatz gebrasht und danach die Heuer für die einzelnen Monate berechnet.

Dieser Paragraph ist dem Art. 519 H.G.B. entnommen.

§ 68.

Der Rheder haftet für die Forderungen des Schiffers und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Diese Bestimmung tritt an die Stelle des Art. 453 des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs.

S. oben S. 37 f.

§ 69.

Der dem Schiffsmann als Lohn zugestandene Theil an der Fracht oder am Gewinn wird als Heuer im Sinne dieses Gesetzes nicht angesehen.

Der Paragraph ist dem Art. 555 H.G.B. entnommen.

§ 70.

In den Fällen der §§ 59 und 61 sind den europäischen Häfen die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres gleichzustellen.

Die Bestimmung dieses Paragraphen ist aus dem Art. 447 H.G.B. herübergenommen.

§ 71.

Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hülfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der Schiffer gegen den Eintritt der Hülfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.

Die Bestimmungen des § 103 werden hierdurch nicht berührt.

Auf die Uebertretung dieser Bestimmung ist im § 98 Geld- resp. Gefängnissstrafe gesetzt.

Vierter Abschnitt.

Disziplinar-Bestimmungen.

§ 72

Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.

Dieselbe beginnt mit dem Antritt des Dienstes und erlischt mit dessen Beendigung.

Die verantwortliche Stellung des Schiffers, verbunden mit der regelmässig vorhandenen Unmöglichkeit, obrigkeitliche Hülfe in Anspruch zu nehmen, bringt es mit sich, dass sich das Verhältniss desselben zu den Schiffsleuten nicht als reine *locatio conductio operarum* auffassen lässt. Die Seemanns-O. räumt daher dem Schiffer obrigkeitliche Gewalt ein, wie dies bereits das H.G.B. (im Art. 533) gethan (s. auch Prot. IV S. 1974), die nähere Begrenzung derselben aber der Landesgesetzgebung vorbehalten hatte.

§ 73.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, sich stets nüchtern zu halten und gegen Jedermann ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten.

Dem Schiffer und seinen sonstigen Vorgesetzten hat er mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge zu leisten.

§ 74.

Der Schiffsmann hat dem Schiffer auf Verlangen wahrheitsgemäss und vollständig mitzutheilen, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist.

§ 75.

Der Schiffsmann darf ohne Erlaubniss des Schiffers keine Güter an Bord bringen oder bringen lassen. Für die gegen dieses Verbot beförderten eigenen oder fremden Güter muss er die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht erstatten, unbeschadet der Verpflichtung zum Ersatz eines erweislich höheren Schadens.

Der Schiffer ist auch befugt, die Güter über Bord zu werfen, wenn dieselben Schiff oder Ladung gefährden.

1. In der älteren Zeit stand den Schiffsleuten das Recht der Führung zu, d. h. die Befugniss, eine gewisse Quantität von Gütern auf dem Schiffe zu verladen, ohne dafür eine Fracht zu

entrichten. Später ist dieses Recht verschwunden. Doch gestatten noch einige der neueren Gesetze den Schiffsleuten ausdrücklich, so viel „unverbotene" Waaren mitzunehmen, als sie in ihrer Schlafstelle und Kiste bergen können, und auch die französische Praxis räumt denselben trotz des sehr bestimmt lautenden entgegenstehenden Verbotes des *Code de comm. art. 251* das gleiche Recht ein*) (Pöhls, Seerecht I S. 274 f. Kaltenborn, Seerecht I S. 205 f.). Auch diese letzten Ueberreste des alten Rechts der Führung hat bereits das H.G.B. (Art. 534) beseitigt „wegen der grossen Nachtheile, die nicht selten aus demselben entständen, indem die Mannschaft häufig die Zollgesetze und dergleichen ausser Acht lasse" (Prot. IV S. 1973); und in die Seemanns-O. ist diese Bestimmung fast wörtlich herübergenommen.

2. Der „Schiffsmann, welcher ohne Vorwissen des Schiffers — Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können", verfällt, abgesehen von dem ihm im Abs. 2 des Paragraphen angedrohten Nachtheil, noch der Strafe des § 297 des R.Str.G.B. („Geldstrafe bis zu eintausend fünfhundert Mark" oder „Gefängniss bis zu zwei Jahren").

§ 76.

Die Bestimmungen des § 75 finden ebenfalls Anwendung, wenn der Schiffsmann ohne Erlaubniss des Schiffers Branntwein oder andere geistige Getränke oder mehr an Tabak, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, an Bord bringt oder bringen lässt.

Die gegen dieses Verbot mitgenommenen geistigen Getränke und Tabak verfallen dem Schiffe.

§ 77.

Die auf Grund der Bestimmungen der §§ 75 und 76 getroffenen Anordnungen des Schiffers sind, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

Den Schiffer, welcher diese Vorschrift nicht beobachtet, trifft die Strafe des § 99 (s. Ziff. 4).

§ 78.

Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffer befugt, die Effekten der Schiffsleute zur Verhütung einer Entweichung bis zur Abreise des Schiffes in Verwahrung zu nehmen.

*) *Pardessus, cours de droit commercial III no. 671.* Das französische Recht hat einen eigenthümlichen hierauf bezüglichen Vertrag ausgebildet: den *contrat de pacotille,* dessen Wesen darin besteht, dass die Schiffsleute auch den Verkauf der von ihnen mitgenommenen Waaren dritter Personen übernehmen: *Pardessus no. 702.*

§ 79.

Der Schiffer ist befugt, alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes erforderlichen Massregeln zu ergreifen. Zu diesem Zwecke darf er namentlich auch herkömmliche Erschwerungen des Dienstes oder mässige Schmälerung der Kost, letztere jedoch auf höchstens drei Tage, als Strafe eintreten lassen. Geldbusse, körperliche Züchtigung oder Einsperrung darf er als Strafe nicht verhängen.

Bei einer Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam ist der Schiffer zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Er darf gegen die Betheiligten die geeigneten Sicherungsmassregeln ergreifen und sie nöthigenfalls während der Reise fesseln.

Jeder Schiffsmann muss dem Schiffer auf Erfordern Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung, sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit leisten.

Im Auslande hat der Schiffer in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Fahrzeuge der Kriegsmarine des Reichs um Beistand zur Aufrechthaltung der Disziplin anzugehen.

§ 80.

Jede vom Schiffer in Gemässheit der Bestimmungen des § 79 getroffene Verfügung ist mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

Im Unterlassungsfalle tritt die Strafe des § 99 (Ziff. 4) ein.

Fünfter Abschnitt.

Straf-Bestimmungen.

§ 81.

Ein Schiffsmann, welcher nach Abschluss des Heuervertrages sich verborgen hält, um sich dem Antritte des Dienstes zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern gestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Wenn ein Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entläuft oder sich verborgen hält, so tritt Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern oder Gefängnissstrafe bis zu drei Monaten ein. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird mit der im § 298 des Strafgesetzbuchs angedrohten Gefängnissstrafe bis zu Einem Jahre belegt.

1. In Abs. 1 des Paragraphen handelt es sich um einfachen Bruch des Heuervertrages, in Abs. 2 und Abs. 3 um Desertion, und zwar in Abs. 2 um einfache Desertion, in Abs. 3 um Desertion, erschwert durch strafbaren Eigennutz.

2. Der Begriff der Desertion setzt, wie das aus den Worten „entlaufen“ und „sich verborgen halten“ des Abs. 2 sich ergiebt, voraus, dass der Schiffsmann dem Schiffer „wider dessen Wissen und Willen die Fortsetzung des Kontraktsverhältnisses unmöglich macht“, „so dass der blos passive Widerstand, die Arbeitsverweigerung“, durch welche ein Schiffsmann seine Entlassung zu ertrotzen sucht, niemals als Desertion aufgefasst werden kann (Entsch. des R.O.H.G. IV S. 291 f.).

Der im Abs. 3 angezogene Paragraph des R.Str.G.B. bestimmt:

Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft, oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird, ohne Unterschied, ob das Vergehen im Inlande oder im Auslande begangen worden ist, mit Gefängniss bis zu Einem Jahre bestraft.

3. Natürlich ist der Schiffsmann auch civilrechtlich verantwortlich für allen Schaden, welcher aus seinem Delikt, wie aus jeder Verletzung seiner Dienstpflichten der Rhederei erwächst.

§ 82.

In den Fällen der beiden letzten Absätze des § 81 verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer. Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effekten können zur Deckung der Schadensansprüche des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Massgabe des § 107 verfahren.

Die besondere Strafe des Verlustes der verdienten Heuer tritt nicht bei jeder Desertion ein, sondern nur dann, wenn der Schiffsmann vor Abgang des Schiffes auf dasselbe weder freiwillig zurückgekehrt, noch zwangsweise zurückgebracht ist, d. h. wenn seine Dienste auf der anzutretenden Reise dem Schiffe gefehlt haben.

§ 83.

Hat der Schiffsmann sich dem Dienste in einem der Fälle des § 61, 1 und 3 ohne Genehmigung des Seemannsamtes (§ 64) entzogen, so tritt Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer ein.

§ 84.

Mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer wird ein Schiffsmann bestraft, welcher sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht.

Als Verletzung der Dienstpflicht in diesem Sinne wird insbesondere angesehen:

Nachlässigkeit im Wachtdienste;
Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten;
ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte, gegen andere Mitglieder der Schiffsmannschaft oder gegen Reisende;
Verlassen des Schiffes ohne Erlaubniss oder Ausbleiben über die festgesetzte Zeit;
Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord des Schiffes und an Bord bringen oder an Bord bringen lassen von Gütern oder sonstigen Gegenständen ohne Erlaubniss;
eigenmächtige Zulassung fremder Personen an Bord und Gestattung des Anlegens von Fahrzeugen an das Schiff;
Trunkenheit im Schiffsdienste;
Vergeudung, unbefugte Veräusserung oder bei Seite bringen von Proviant;

Gegen Schiffsoffiziere kann die Strafe bis auf den Betrag einer zweimonatlichen Heuer erhöht werden.

Wenn die Heuer nicht zeitweise bedungen ist, so wird die Strafe auf einen nach dem Ermessen des Seemannsamtes der Monatsheuer entsprechenden Geldbetrag bestimmt.

Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein. Der Antrag ist bis zur Abmusterung zulässig.

§ 85.

Der Schiffer hat jede Verletzung der Dienstpflicht (§ 84), sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffsjournal einzutragen und, wenn thunlich, dem Schiffsmann von dem Inhalt der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung des § 84 Mittheilung zu machen.

Unterbleibt die Mittheilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben. Ist die Eintragung versäumt, so tritt keine Verfolgung ein.

§ 86.

Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam verweigert, wird mit Gefängniss bis zu drei Monaten oder mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern bestraft.

§ 87.

Wenn zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam auf Verabredung gemeinschaftlich verweigern, so tritt gegen jeden Betheiligten Gefängnissstrafe bis zu Einem Jahre ein. Der Rädelsführer wird mit Gefängniss bis zu drei Jahren bestraft.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern erkannt werden.

Der Rädelsführer wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

Die in diesem Paragraphen statuirte härtere Strafe erklärt sich aus den Komplott-Grundsätzen.

§ 88.

Ein Schiffsmann, welcher zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen zur Begehung einer nach den §§ 87 und 91 strafbaren Handlung auffordert, ist gleich dem Anstifter zu bestrafen, wenn die Aufforderung die strafbare Handlung oder einen strafbaren Versuch derselben zur Folge gehabt hat.

Ist die Aufforderung ohne Erfolg geblieben, so tritt im Falle des § 87 Geldstrafe bis zu Einhundert Thalerrn, im Falle des § 91 Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern oder Gefängnissstrafe bis zu Einem Jahre ein.

§ 89.

Ein Schiffsmann, welcher es unternimmt, den Schiffer oder einen andern Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt, oder durch Verweigerung der Dienste zur Vornahme oder zur Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung zu nöthigen, wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern erkannt werden.

§ 90.

Dieselben Strafbestimmungen (§ 89) finden auf den Schiffsmann Anwendung, welcher es unternimmt, dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder durch Bedrohung mit Gewalt Widerstand zu leisten oder den Schiffer oder einen anderen Vorgesetzten thätlich anzugreifen.

§ 91.

Wenn eine der in den §§ 89, 90 bezeichneten Handlungen von mehreren Schiffsleuten auf Verabredung gemeinschaftlich begangen wird, so kann die Strafe bis auf das Doppelte des angedrohten Höchstbetrages erhöht werden.

Der Rädelsführer, sowie diejenigen, welche gegen den Schiffer oder gegen einen anderen Vorgesetzten Gewaltthätigkeiten verüben, werden mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder mit Gefängniss von gleicher Dauer bestraft; auch kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnissstrafe nicht unter drei Monaten ein.

§ 92.

Ein Schiffsmann, welcher solchen Befehlen des Schiffers oder eines anderen Vorgesetzten den Gehorsam verweigert, welche sich auf die Abwehr oder auf die Unterdrückung der in den §§ 89, 90 bezeichneten Handlungen beziehen, ist als Gehülfe zu bestrafen.

§ 93.

Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft ein Schiffsmann, welcher

1. *bei Verhandlungen, die sich auf die Ertheilung eines Seefahrtsbuches, auf eine Eintragung in dasselbe oder auf eine Musterung beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;*
2. *es unterlässt, sich gemäss § 10 zur Musterung zu stellen;*
3. *im Falle eines dem Dienstantritt entgegenstehenden Hindernisses unterlässt, sich hierüber gemäss § 15 gegen das Seemannsamt auszuweisen.*

Durch die Bestimmung der Ziffer 1 wird die Vorschrift des § 271 des Strafgesetzbuchs) nicht berührt.*

§ 94.

Wer wider besseres Wissen eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlasst, wird mit Gefängniss bis zu drei Monaten bestraft.

Wer leichtfertig eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser

**) Wer vorsätzlich bewirkt, dass Erklärungen, Verhandlungen oder Thatsachen, welche für Rechte oder Rechtsverhältnisse von Erheblichkeit sind, in öffentlichen Urkunden, Büchern oder Registern als abgegeben oder geschehen beurkundet werden, während sie überhaupt nicht oder in anderer Weise oder von einer Person in einer ihr nicht zustehenden Eigenschaft oder von einer anderen Person abgegeben oder geschehen sind, wird mit Gefängniss bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft.*

Behauptungen eine Untersuchung veranlasst, wird mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern bestraft.

§ 95.

Die Verhängung einer in diesem Abschnitte oder durch sonstige strafgesetzliche Bestimmungen angedrohten Strafe wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass der Schuldige aus Anlass der ihm zur Last gelegten That bereits disziplinarisch bestraft worden ist. Jedoch kann eine erlittene Disziplinarstrafe, sowohl in dem Strafbescheide des Seemannsamtes (§ 101), wie in dem gerichtlichen Strafurtheil bei Abmessung der Strafe berücksichtigt werden.

§ 96.

Der Schiffer oder sonstige Vorgesetzte, welcher einem Schiffsmann gegenüber seine Disziplinargewalt missbraucht, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Thalern oder mit Gefängniss bis zu Einem Jahre bestraft.

§ 97.

Der Schiffer, welcher seine Verpflichtung, für die gehörige Verproviantirung des Schiffes zu sorgen, vorsätzlich nicht erfüllt, wird mit Gefängniss bestraft, neben welchem auf Geldstrafe bis zu fünfhundert Thalern, sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann.

Hat der Schiffer die Erfüllung der Verpflichtung fahrlässigerweise unterlassen, so ist, wenn in Folge dessen der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann, auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern oder Gefängniss bis zu Einem Jahre zu erkennen.

§ 98.

Mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern, mit Haft oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten wird ein Schiffer bestraft, welcher einen Schiffsmann im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklässt (§ 71).

§ 99.

Mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

1. *den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt (§ 10);*
2. *bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtsbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;*

3. *bei Todesfällen die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises unterlässt oder die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlass verabsäumt (§§ 52, 53);*
4. *eine der in den §§ 77 und 80 vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterlässt;*
5. *den ihm bei Vergehen und Verbrechen nach §§ 102 und 103 obliegenden Verpflichtungen nicht genügt;*
6. *dem Schiffsmann ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen (§§ 105, 106);*
7. *einem Schiffsmann grundlos Speise oder Trank vorenthält;*
8. *es unterlässt, dafür Sorge zu tragen, dass ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der massgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zugänglich ist (§ 108).*

Durch die Bestimmung der Ziffer 2 wird die Vorschrift des § 271 des Strafgesetzbuchs nicht berührt.

§ 100.

Die Bestimmungen der §§ 81—99 finden auch dann Anwendung, wenn die strafbaren Handlungen ausserhalb des Bundesgebietes begangen sind.

Die Verjährung der Strafverfolgung beginnt in diesem Falle erst mit dem Tage, an welchem das Schiff, dem der Thäter zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst ein Seemannsamt erreicht.

Der Abs. 1 des Paragraphen bildet eine Ausnahme von der Bestimmung des § 4 R.Str.G.B.:

Wegen der im Auslande begangenen Verbrechen und Vergehen findet in der Regel keine Verfolgung statt;

der Abs. 2 vom letzten Absatz des § 67 Str.G.B.:

Die Verjährung beginnt mit dem Tage, an welchem die Handlung begangen ist, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des eingetretenen Erfolges.

§ 101.

In den Fällen der §§ 81 Abs. 1, 84, 93, 99 erfolgt die Untersuchung und Entscheidung durch das Seemannsamt. Dasselbe hat den Angeschuldigten verantwortlich zu vernehmen und den Thatbestand summarisch festzustellen. Eine Vereidigung von Zeugen findet nicht statt. Nach Abschluss der Untersuchung ist ein mit Gründen versehener Bescheid zu ertheilen, welcher dem Angeschuldigten im Falle seiner Anwesenheit zu verkünden, im Falle seiner Abwesenheit in Ausfertigung zuzustellen ist. Wird eine Strafe festgesetzt, so ist die Dauer der für den Fall des Unvermögens an Stelle der Geldstrafe tretenden Haft zu bestimmen.

Gegen den Bescheid kann der Beschuldigte innerhalb einer zehntägigen Frist von der Verkündigung oder der Zustellung ab auf ge-

richtliche Entscheidung antragen. Der Antrag ist bei dem Seemannsamt zu Protokoll oder schriftlich anzubringen.

Hat das Seemannsamt seinen Sitz im Auslande, so ist für das weitere Verfahren dasjenige Gericht örtlich zuständig, in dessen Bezirk der Heimathshafen und in Ermangelung eines solchen derjenige deutsche Hafen belegen ist, welchen das Schiff nach der Straffestsetzung zuerst erreicht.

Der Bescheid des Seemannsamtes ist in Betreff der Beitreibung der Geldstrafe vorläufig vollstreckbar.

Der zweite Satz des Abs. 3 bezieht sich auf Schiffe, welche, früher Ausländern gehörig, in das Eigenthum von Reichsangehörigen übergegangen sind, und denen auf Grund des Reichsgesetzes, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. Oktober 1867 § 16 von Seiten eines Bundeskonsuls ein Attest über den Erwerb des Rechts, die Bundesflagge zu führen, ertheilt worden ist.

§ 102.

Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der That und auf deren Bestrafung Einfluss haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tödtung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu beschreiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet sind und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat.

§ 103.

Der Schiffer ist ermächtigt, jederzeit die Effekten der Schiffsleute, welche der Betheiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen.

Der Schiffer ist ferner ermächtigt, denjenigen Schiffsmann, der sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung (§ 57 Ziffer 3) schuldig macht, festzunehmen. Er ist hierzu verpflichtet, wenn das Entweichen des Thäters zu besorgen steht.

Der Thäter ist unter Mittheilung der aufgenommenen Verhandlungen an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme ablehnt, so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann.

In dringenden Fällen ist der Schiffer, wenn im Auslande ein Seemannsamt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, ermächtigt, den Thäter der fremden Behörde behufs dessen Uebermittelung an die zuständige Behörde des Heimathshafens zu übergeben. Hiervon

hat er bei demjenigen Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, Anzeige zu machen.

In Betreff des letzten Absatzes ist zu beachten, dass die Uebergabe des Thäters an die fremde Behörde niemals zur Bestrafung, sondern stets nur zur Uebermittelung an die zuständige Behörde des Heimathshafens geschehen darf. Natürlich besteht für diese fremde Behörde keine Verpflichtung, sich dieser Uebermittelung zu unterziehen.

Sechster Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 104.

Jedes Seemannsamt ist verpflichtet, die gütliche Ausgleichung der zu seiner Kenntniss gebrachten, zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne bestehenden Streitigkeiten zu versuchen. Insbesondere hat das Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung des Schiffsmannes erfolgt, hinsichtlich solcher Streitigkeiten einen Güteversuch zu veranstalten.

§ 105.

Der Schiffsmann darf den Schiffer vor einem fremden Gericht nicht belangen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er nicht allein für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er wird ausserdem der bis dahin verdienten Heuer verlustig.

Er kann in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachsuchen. Die Gelegenheit hierzu darf der Schiffer ohne dringenden Grund nicht versagen.

Jeder Theil hat die Entscheidung des Seemannsamtes einstweilen zu befolgen, vorbehaltlich der Befugniss, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen.

Im Falle eines Zwangsverkaufs des Schiffes finden die Bestimmungen des ersten Absatzes auf die Geltendmachung der Forderungen des Schiffsmannes aus dem Dienst- oder Heuervertrage keine Anwendung.

1. Die ersten 3 Absätze dieses Paragraphen sind, wie der Art. 537 H.G.B., dem dieselben entnommen, im Interesse der Seeschifffahrt gegeben, indem ohne eine solche Bestimmung „die Disziplin schwer aufrecht zu erhalten“ ist und jeder Matrose es in der Hand hat, „in die Dispositionen der Rheders durch Anstellung

einer Klage und durch Verhinderung der Weiterreise störend einzugreifen“ (Prot. der Hamb. Konf. IV S. 1977).

2. Das Verbot für den Schiffsmann, den Rechtsweg im Auslande zu beschreiten, ist nicht auf gewisse Fälle beschränkt, so nicht — wie im Preussischen Entwurf des H.G.B. Art. 452 — auf die Fälle, welche Geldforderungen betreffen, sondern es bezieht sich auf alle Streitigkeiten, auch auf die, welche wegen Ausübung der Disziplinargewalt des Schiffers (angeblicher Excesse derselben) entstanden sind (Prot. IV S. 1978 f.); und es ist dem Schiffsmann eben sowohl ein Anrufen des Civilrichters wie des Strafrichters resp. Staatsanwaltes im Auslande untersagt. Dass Letzteres die Meinung der Verfasser des der Seemanns-O. § 105 zu Grunde liegenden Art. 537 H.G.B. gewesen, wird nicht etwa dadurch widerlegt, dass auf der Hamburger Konferenz bemerkt wurde, wo „ein kriminalrechtliches Einschreiten indicirt sei“, würden „die auswärtigen Behörden durch die Vorschrift des deutschen Seerechts sich doch nicht beirren lassen,“ „von Amtswegen einzuschreiten“ (Prot. IV S. 1979).

3. Das gesetzliche Verbot, den Schiffer vor einem fremden Gericht zu belangen, besteht, so lange sich das Schiff auf der Reise befindet; so lange gilt es also auch für den aus dem Schiffsdienste entlassenen Schiffsmann, weil im entgegengesetzten Falle alle Nachtheile eintreten würden, wegen deren die Bestimmung für nothwendig erachtet wurde, „zumal es ein Seemann durch sein Betragen leicht dahin bringen“ kann, dass ihn der Schiffer entlässt (Prot. IV S. 1978).

4. Die im Abs. 1 angedrohte Strafe ist nothwendig, um die Wirksamkeit der Bestimmung zu sichern, indem in dem deutschen Gesetz noch keine Nöthigung für die ausländische Behörde liegt, eine dem Gesetz zuwider bei ihr angebrachte Klage zurückzuweisen (Prot. IV S. 1980).

5. Die vom Seemannsamte nach Abs. 2 und Abs. 3 getroffene Entscheidung ist eine provisorische; sie ist nur so lange für beide Theile verpflichtend, als nicht der Streit später von der zuständigen Behörde abändernd entschieden ist. Es ist daher auch weder die thatsächliche Feststellung noch die rechtliche Beurtheilung des Rechtsfalles durch das Seemannsamt für den erkennenden Richter bindend*) (Entsch. des R.O.H.G. IV S. 293. XII S. 420).

6. Das Recht, eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes im Auslande zu impetriren, ist ausdrücklich nur dem Schiffsmann durch das Gesetz eingeräumt. Das gleiche Recht steht aber naturgemäss auch dem Schiffer zu (Entsch. des

*) Anders liegt die Sache in den Fällen, wo das Seemannsamt nicht provisorisch, sondern definitiv als Polizei-Behörde entscheidet (Seem.-O. § 101), und nur in bestimmten Formen eine Provokation auf richterliches Gehör zugelassen ist.

R.O.H.G. XII S. 419), da der Ausspruch des Seemannsamtes für beide Theile vorläufig bindend ist.

§ 106.

Im Inlande wird der Streit zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, von dem Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist vorläufig vollstreckbar.

§ 107.

Die nach den Bestimmungen des V. Abschnittes festgesetzten oder erkannten Geldstrafen fliessen der Seemannskasse und in Ermangelung einer solchen der Orts-Armenkasse des Heimathshafens des Schiffes, welchem der Thäter zur Zeit der Begehung der strafbaren Handlung angehörte, zu, insofern sie nicht im Wege der Landesgesetzgebung zu anderen ähnlichen Zwecken bestimmt werden.

§ 108.

Ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§ 45), muss im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.

Die Nichtbeobachtung dieser Vorschrift ist im § 99 mit Strafe bedroht.

§ 109.

Die Anwendung der §§ 5 bis 23 und der §§ 48 bis 52 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) kann durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden.

§ 110.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft. Mit demselben Tage tritt der vierte Titel des fünften Buchs des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs ausser Kraft.

§ 111.

Wenn in anderen Gesetzen auf Bestimmungen verwiesen wird, welche durch dieses Gesetz ausser Kraft gesetzt sind, so treten die entsprechenden Bestimmungen des letzteren an die Stelle der ersteren.

In einer gewissen Verbindung mit diesem Gesetz steht das Reichsgesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfsbedürftiger Seeleute vom 27. Dezember 1872.

§ 1 Jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem ausserdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Grossbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, ist verpflichtet, deutsche Seeleute, welche im Auslande sich in hülfsbedürftigem Zustande befinden, behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Seemannsamtes gegen eine Entschädigung (§ 5) nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen.

In Ansehung ausländischer Seeleute, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe ausserhalb Deutschlands sich in einem hülfsbedürftigen Zustande befinden, liegt den nach deren Heimathslande bestimmten deutschen Kauffahrteischiffen eine gleiche Verpflichtung ob.

Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen kann der Schiffer vom Seemannsamt zwangsweise angehalten werden.

§ 2 Bieten mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, so sind die zu befördernden Seeleute durch das Seemannsamt nach Verhältniss der Grösse der Schiffe und der Zahl ihrer Mannschaften auf die einzelnen Schiffe zu vertheilen.

§ 3 Die Mitnahme kann verweigert werden:

1. *wenn und soweit an Bord kein angemessener Platz für die Mitzunehmenden vorhanden ist;*
2. *wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit einer syphilitischen oder einer sonstigen, die Gesundheit oder Sicherheit der Mannschaft gefährdenden Krankheit behaftet ist, oder wegen eines Vergehens oder Verbrechens zurückbefördert werden soll;*
3. *wenn und soweit die Zahl der Mitnehmenden ein Viertheil der Schiffsmannschaft übersteigt;*
4. *wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor dem Zeitpunkt verlangt wird, an welchem das Schiff zum Abgehen fertig ist.*

Die Entscheidung über den Grund der Weigerung steht dem Seemannsamt zu.

§ 4 Während der Reise erhält der Mitgenommene Kost und Logis von Seiten des Schiffes. Er ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.

§ 5 Die Entschädigung (§ 1) beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

1. *für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant-*

oder Zahlmeister einen Thaler auf Segelschiffen und einen und einen halben Thaler auf Dampfschiffen;

2. für jeden anderen Seemann einen halben Thaler auf Segelschiffen und zwei Drittel Thaler auf Dampfschiffen.

§ 6 Die Auszahlung der Entschädigung erfolgt im Bestimmungshafen durch das Seemannsamt gegen Auslieferung der wegen der Mitnahme ertheilten Anweisung (§ 1).

§ 7 Der Mitgenommene haftet für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen.

Die Vorschriften, welche den Rheder oder andere Personen zur Erstattung solcher Aufwendungen verpflichten, werden durch dieses Gesetz nicht berührt.

§ 8 Wer sich der Erfüllung einer ihm nach § 1 obliegenden Verpflichtung entzieht, wird mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft bestraft. Für die Festsetzung der Strafe und für das weitere Verfahren kommen die im § 101 der Seemannsordnung enthaltenen Vorschriften zur Anwendung.

§ 9 Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft.

FÜNFTER TITEL.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern.

Art. 557.

Der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern bezieht sich entweder:

1. *auf das Schiff im Ganzen oder einen verhältnissmässigen Theil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes, oder*
2. *auf einzelne Güter (Stückgüter).*

1. Jeder See-Frachtvertrag ist eine *locatio conductio operis* und niemals eine *locatio rei.* Auch bei der Befrachtung eines ganzen Schiffes ist der Vertrag nicht darauf gerichtet, dass dem Befrachter das Schiff auf eine bestimmte, oder nach den Umständen sich richtende Zeit überlassen wird, um dasselbe seiner Beschaffenheit gemäss zu benutzen, oder, wie Cropp (in Heise und Cropp's jur. Abh. II S. 636) es ausdrückt, dass dem Befrachter das Schiff „zum Behuf der Einnahme der Waaren, die er liefern werde, nach einem gewissen Bestimmungsorte zu seiner Disposition sein soll." Dies ist nämlich nur der Fall im Art. 477 H.G.B., in welchem der Miether des Schiffes dieses selbst führt, oder durch den von ihm selbst angestellten oder doch von ihm dirigirten Schiffer führen lässt. In jedem anderen Falle übernimmt der Verfrachter den Transport der ihm vom Befrachter übergebenen Waaren nach dem von diesem angezeigten Bestimmungsort (so auch Ullrich in Voigt's Neuem Arch. für Handelsr. II S. 320 ff.).

2. Es besteht indess unzweifelhaft ein Unterschied, ob (wie bei dem auf Stückgüter gerichteten Frachtvertrage) der Befrachter nur verlangen kann, dass die von ihm verladenen Güter in diesem Schiff nach dem von ihm angegebenen Bestimmungsort gebracht werden, oder ob (wie bei der Befrachtung des Schiffes im Ganzen) demselben dabei auch die ausschliessliche Verfügung über sämmt-

liche Räume des Schiffes zusteht. Zweifelhaft kann es sein, welcher dieser beiden Arten von Verfrachtungsverträgen die Verfrachtung eines bestimmten Raumes des Schiffes und die eines quoten Theils desselben beizuzählen ist; und es waren hierüber auch die Ansichten auf der Hamburger Konferenz getheilt (Prot. V S. 2042—2044). Wenn man dieselben trotzdem dem Preussischen Entwurfe (Art. 466) folgend, der Befrachtung des ganzen Schiffes gleichstellte, so scheint die Erwägung hauptsächlich massgebend gewesen zu sein, dass nach dem damaligen Seerecht über alle derartigen Befrachtungen — im Gegensatz zur Stückladung — eine Chartepartie ausgestellt zu werden pflegte. Abgesehen aber von der den Kontrahenten eingeräumten Befugniss, die Ausstellung einer solchen Urkunde zu verlangen (Art. 558), ist die Gleichstellung nur noch durchgeführt hinsichtlich der Lade- — resp. Lösch- — und Ueberliegezeit*) (Art. 568—578. 588. 595—603. 604; vgl. Art. 589. 605); denn wenn auch von Fautfracht nur bei Verfrachtung des ganzen Schiffes, eines quoten Theils und bestimmter Räume desselben die Rede ist, so sind doch die Entschädigungsansprüche des Verfrachters in den Fällen, wo hier Fautfracht gefordert werden kann, bei Stückgüterladung der Fautfrachtforderung bei Verfrachtung eines quoten Theils oder bestimmten Raumes des Schiffes gleich. Und in dem Art. 643 sind in Betreff des durch *casus* verursachten Ausserkrafttretens des Frachtvertrages und Zurücktretens eines Kontrahenten vom Frachtvertrage dieselben Vorschriften für den auf Stückgüter, wie für den auf einen quoten Theil oder einen bestimmten Raum des Schiffes bezüglichen Frachtvertrag gegeben.

3. Das H.G.B. bezeichnet die Subjekte des See-Frachtvertrages als Verfrachter und Befrachter. Ersterer ist nach der hier vertretenen Ansicht stets *conductor operis;* es ist der Rheder oder Schiffer, welcher den Transport der Waaren übernommen hat; Letzterer ist *locator operis*, der sich den Transport der Waaren ausbedingt. Von dem Befrachter, als der Person, welche den Frachtvertrag abgeschlossen hat, wird der Ablader unterschieden; das ist der, welcher die Ladung liefert. Natürlich können Befrachter und Ablader eine und dieselbe Person sein; ist dies nicht der Fall, so kommt mit Rücksicht auf den Frachtvertrag der Ablader nur als Vertreter des Befrachters in Betracht (Prot. V S. 2074f. S. 2088; vgl. Erk. des O.A.G. zu Rostock vom 24. Februar 1851 in Seuffert's Archiv VII Nr. 87).

*) Ein Anspruch des Verfrachters auf Liegegeld wird allerdings unter Umständen auch bei Stückgütern anerkannt (Art. 605). — Speciell auf Stückgüter-Ladungen bezieht sich noch der Art. 591 (Fixirung eines Endtermins für den Antritt der Reise durch den Richter).

Art. 558.

Wird das Schiff im Ganzen oder zu einem verhältnissmässigen Theil oder wird ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so kann jede Partei verlangen, dass über den Vertrag eine schriftliche Urkunde (Chartepartie) errichtet werde.

1. Der Preussische Entwurf des H.G.B. hatte (in Art. 467) die Bestimmung getroffen:

Wird das Schiff ganz oder zu einem bestimmten Theile (Art. 466 Nr. 1) verfrachtet, so muss der Vertrag bei Strafe der Nichtigkeit schriftlich geschlossen werden.

Ist der Frachtvertrag jedoch durch Vermittelung eines Handelsmäklers geschlossen, so vertritt der Schlusszettel desselben die Stelle des schriftlichen Vertrages.

Wennschon nun Seitens des Referenten der Hamburger Konferenz darauf hingewiesen wurde, dass die meisten Seerechte*) Schriftlichkeit des Frachtvertrages verordneten, so beschloss man doch mit Rücksicht auf das in den anderen Theilen des H.G.B. durchgeführte Prinzip der Formlosigkeit der Verträge von der Nothwendigkeit der Schriftlichkeit abzusehen; aber theils wegen der Wichtigkeit des Vertrages selbst, theils wegen der Unentbehrlichkeit einer schriftlichen Vertragsurkunde für beide Theile, welche derselben in vielen Fällen zur Versendung oder zur Legitimation bedürften, im Anschluss an den Oesterreichischen Entwurf (§ 76) jedem der Kontrahenten das Recht einzuräumen, eine solche Urkunde**) zu verlangen. Mit Rücksicht hierauf liess man auch den zweiten Absatz des Preussischen Entwurfs fallen (Prot. V S. 2045 f.)

2. Irgend eine bestimmte Form hat sich für die Chartepartie nicht ausgebildet, wennschon man sich bei der Abfassung gedruckter Formulare zu bedienen pflegt, die aber, und zwar an ein und demselben Platze, in sehr verschiedenen Gestalten vorkommen, namentlich mehr oder minder ausführlich sind. Eigenthümlich ist es, dass in deutschen Häfen die Chartepartien sehr häufig in englischer Sprache abgefasst werden. Es hat dies seinen Grund darin, dass oftmals irgend eine der durch eine solche betroffenen Personen nicht deutscher Nationalität angehört, und

*) So z. B. der *Code de comm. art. 273* und zwar bei allen Arten des Frachtvertrages. Im englischen Recht wird der Frachtvertrag in den Fällen dieses Artikels der Regel nach schriftlich abgefasst, doch ist dadurch nicht die Gültigkeit desselben bedingt: *Abbott, treatise p. 100. 195. 196.*

**) Die Urkunde wird bezeichnet als Chartepartie oder Certepartie. Dies leitet man von *charta partita* ab, indem in der älteren Zeit die Urkunde, welche den Kontrakt enthielt, durchschnitten und jedem der Kontrahenten eine Hälfte gegeben wurde. Abbott p. 195. 196. Pöhls, Seerecht II S. 404.

dass man sich des Englischen gewissermassen als der internationalen Seesprache bedient. Man hat daher hieraus auch nicht zu schliessen, dass der Frachtvertrag nach englischem Recht zu beurtheilen ist; dies darf man vielmehr nur dann thun, wenn die Absicht der Kontrahenten nachweislich darauf gerichtet war, sich dem englischen Recht zu unterwerfen; was, abgesehen von einer ausdrücklichen Erklärung und von dem Falle, wo beide Kontrahenten Engländer wären, nur dann anzunehmen sein würde, wenn in der Charteparte unzweifelhaft englische Rechtsanschauungen zur Anwendung gebracht worden wären.*)

3. Die Charter kann Seitens des Befrachters durch Cession auf einen Anderen übertragen werden. Das Recht des Befrachters, eine bestimmte Quantität Waaren von dem vereinbarten Abladehafen nach dem festgesetzten Bestimmungshafen auf diesem Schiffe transportiren zu lassen, mit allen für ihn hieraus erwachsenden Ansprüchen, geht dadurch auf den Cessionar über. Durch Indossament kann jedoch eine Charteparte nicht übertragen werden (Art. 302), und es würde daher auch ein auf einer solchen befindliches Blanko-Indossament nicht ausreichen, um den Uebergang der Rechte des Befrachters aus dem Frachtvertrage auf den Inhaber der Charteparte zu erweisen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 13. Oktober 1870 in Kierulff Samml. VI S. 474ff. — auch in Seuffert's Arch. XXVI Nr. 235 —).

Nicht unter den Gesichtspunkt einer Cession ist eine Aftercharteparte zu bringen. Derselben liegt vielmehr eine *sublocatio* zu Grunde. Es erlangt daher der, „welchem die Befrachtung eines Schiffes mittelst einer Aftercharteparte überlassen ist, hierdurch kontraktliche Rechte nur gegen den Aftervercharterer, nicht gegen den Schiffer oder die Rhederei", wenn nicht diese „zur Ausführung der Aftercharteparte sich besonders verpflichtet, haben." (Erk. des Hamb. Handelsger. vom 21. Januar 1864 bei Herrmann und Hirsch, Samml. Nr. 89.)

Art. 559.

In der Verfrachtung eines ganzen Schiffes ist die Kajüte nicht einbegriffen; es dürfen jedoch in dieselbe ohne Einwilligung des Befrachters keine Güter verladen werden.

Dieser aus dem Oesterreichischen Entwurf herübergenommene, aber auch dem früheren gemeinen Seerecht konforme**) Artikel enthält eine Interpretationsregel für den das ganze Schiff betreffenden Frachtvertrag. Dass bei einer Verfrachtung des ganzen

*) Vgl. die in Siebenhaar's Archiv für deutsches Wechselrecht und Handelsrecht N. F. Bd. III S. 337—350 zusammengestellten Erkenntnisse der hansestädtischen Gerichte.

**) Pöhls, Seerecht II S. 408f. Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 19. Dezember 1840 in Seuffert's Archiv IX Nr. 204.

Schiffes der Raum für die Aufbewahrung der Schiffsutensilien und des Proviants, sowie das Volkslogis ausgeschlossen, versteht sich von selbst.*) Dagegen wäre an und für sich nicht dasselbe zu sagen hinsichtlich der Kajüte, weil „sie nicht immer ganz für den Kapitän nöthig" ist „und nicht selten noch Raum für die Unterbringung von Gütern darbietet." Deshalb ist der frühere allgemeine Gebrauch besonders durch das Gesetzbuch sanktionirt worden. Das für den Kapitän aufgestellte Verbot, für eigene oder fremde Rechnung Waaren in der Kajüte ohne Erlaubniss des Befrachters zu verladen, soll verhüten, dass diesem vermittelst des von ihm selbst gecharterten Schiffes im Bestimmungsorte Konkurrenz gemacht werde (Prot. V S. 2059).

Art. 560.

Bei jeder Art von Frachtvertrag (Art. 557) hat der Verfrachter das Schiff in seetüchtigem Stande zu liefern.

Er haftet dem Befrachter für jeden Schaden, welcher aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entsteht, es sei denn, dass die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren.

1. Der Frachtvertrag, von welcher Beschaffenheit er auch immer sein mag, läuft stets darauf hinaus, dass der Verfrachter die Waaren auf diesem Schiffe nach dem Bestimmungsorte schafft. Soll dies aber möglich sein, so muss das Schiff seetüchtig, d. h. von der Beschaffenheit sein, nicht blos überhaupt irgend eine Reise machen („See halten"), sondern gerade die in Rede stehende Seereise machen zu können (Prot. VIII S. 3847 f.). Die Seetüchtigkeit bedingt auch, dass die Schiffsinstrumente und alle sonstigen Pertinenzen in gehörigem Stande sind (Prot. V S. 2066). Dagegen würde die Seetüchtigkeit als solche im Sinne des H.G.B. nicht auch in sich schliessen genügende Verproviantirung, ausreichenden Kohlenvorrath und genügende Bemannung; denn, wenn auch dies Alles für das Schiff nothwendig ist, um eine bestimmte Reise antreten und mit Sicherheit ausführen zu können, so unterscheidet doch das H.G.B. die Seetüchtigkeit des Schiffes von der gehörigen Verproviantirung resp. Ausrüstung und Bemannung (Art. 480. Art. 825 Ziff. 1). Wegen eines durch mangelhafte Ausrüstung und Bemannung ihm verursachten Nachtheils würde der Befrachter daher nicht aus diesem Artikel Entschädigung verlangen können.

2. Die Seetüchtigkeit muss zu der Zeit vorhanden sein, „zu welcher die Leistung des Schiffes beginnen soll, also gegen die Zeit der Abreise." Wenn sich daher das Schiff in dem Zeit-

*) Die Mecklenburg-Schwerinische Verordnung vom 28. Dezember 1863 hat dies noch besonders aussprechen zu müssen geglaubt. Sie bestimmt im § 68: *Bei der Befrachtung eines ganzen Schiffes, Art. 559 des H.G.B., ist auch der nöthige Raum für das Schiffsvolk und die Schiffsbedürfnisse der Kajüte gleich zu achten.*

punkte, wo mit der Ladung begonnen werden soll, in einem reparaturbedürftigen Zustande befindet, so kann sich der Befrachter nicht wegen kontraktwidriger Leistung beschweren, vorausgesetzt, dass die nothwendigen Reparaturen der Art sind, dass sie die Beladung nicht hindern und bis zu der vertragsmässigen Abgangszeit des Schiffes zu bewerkstelligen sind (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 27. Mai 1867 in Kierulff's Samml. III S. 463).

3. Unter dem dem Befrachter aus der mangelhaften Beschaffenheit des Schiffes erwachsenen Schaden ist nicht der durch Verlust oder Beschädigung der Güter entstandene zu verstehen. Denn für Beurtheilung dieses Schadens, welche den Grundsätzen des Rezeptums unterliegt, enthält der Art. 607 die Norm. Es steht vielmehr der Nachtheil in Frage, welcher aus der noch vor der Verladung sich herausstellenden Seeuntüchtigkeit des Schiffes erwächst; z. B. wenn wegen der Seeuntüchtigkeit eine Beladung des Schiffes überhaupt nicht möglich ist, oder durch die Reparatur ein grosser Zeitaufwand verursacht wird (Prot. V S. 2061. 2064).

4. Wenn das Gesetzbuch den Verfrachter von der Verhaftung nur dadurch befreien lässt, dass die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren, so fordert es von demselben mehr, als dass er die gehörige Sorgfalt *(diligentia diligentis patris familias)* zur Leistung eines seetüchtigen Schiffes anwende. Derselbe hat vielmehr die Seetüchtigkeit selbst unbedingt zu gewähen. Er wird nicht dadurch befreit, dass er das Schiff durch Zimmerleute nachsehen, dichten, kalfatern, repariren lässt, sondern er hat auch für die Versehen dieser Leute einzustehen, und haftet nicht nur für *culpa in eligendo*. „Nur wenn es unter gewöhnlichen Umständen ausserhalb der Möglichkeit gelegen" hat, „den Mangel zu entdecken", wird er von der eben gedachten Verpflichtung befreit (Prot. VIII S. 3848). Man folgte in dieser Hinsicht der Auffassung des Verkehrs, die vielleicht unter dem Einflusse der Grundsätze des Rezeptums sich gebildet hatte, indem man bei einem gecharterten Schiff die Zeit vor Empfang der Waaren und die nach Empfang derselben nicht auseinander hielt.*)

Art. 561.

Der Schiffer hat zur Einnahme der Ladung das Schiff an den vom Befrachter oder, wenn das Schiff an Mehrere verfrachtet ist, von sämmtlichen Befrachtern ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn von sämmtlichen Befrachtern nicht derselbe Platz angewiesen wird, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen

*) Nach englischem Recht hat der Verfrachter die Seetüchtigkeit des Schiffes zu gewährleisten: *Abbott, treatise p. 302—305.* Auf demselben Standpunkte scheint die französische Jurisprudenz zu stehen: *Caumont, dictionnaire p. 176 n. 103. p. 180 n. 136.*

Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht gestatten, so muss der Schiffer an dem ortsüblichen Ladungsplatz anlegen.

Vgl. die Ausführungen zu Art. 593.

Art. 562.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist, müssen die Güter von dem Befrachter kostenfrei bis an das Schiff geliefert, dagegen die Kosten der Einladung derselben in das Schiff von dem Verfrachter getragen werden.

Für die Frage, wer die durch die Abladung der Güter entstehenden Kosten zu tragen habe, ist massgebend 1. ein etwaiger besonderer Vertrag zwischen Befrachter und Verfrachter, 2. eine örtliche Verordnung des Abladungshafens, 3. ein im Abladungshafen bestehender Ortsgebrauch, 4. die Bestimmung dieses Artikels. Unter dem Ortsgebrauch ist aber nicht nur das eigentliche örtliche Gewohnheitsrecht zu verstehen, sondern auch die an dem Orte bestehende blosse Uebung, die Sitte, der man folgt, ohne das Bewusstsein rechtlicher Nöthigung zu haben, die *consuetudo* ohne *opinio necessitatis* (Prot. VIII S. 3849).

Art. 563.

Der Verfrachter muss statt der vertragsmässigen Güter andere, von dem Befrachter zur Verschiffung nach demselben Bestimmungshafen ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht erschwert wird.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Güter im Vertrage nicht blos nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichnet sind.

Die Gegenstände des Frachtvertrages können der Spezies oder dem Genus nach bestimmt sein, oder es ist auch nicht einmal die Gattung festgesetzt worden. Im letzten Falle, wo z. B. nur eine bestimmte Zahl von Kolli den Gegenstand des Vertrages bilden, ist dem Befrachter die Wahl der Waaren ganz freigestellt. Doch kann der Verfrachter selbstverständlich solche Waaren zurückweisen, welche auf dem in Rede stehenden Schiff überhaupt nicht, oder doch nur unter Gefährdung des Schiffes, der Besatzung und der Ladung anderer Befrachter verladen werden können, wie explodirbare Substanzen, Gegenstände von ganz ungewöhnlicher Grösse oder ausserordentlicher Schwere, (Voigt in s. Neuen Archiv für Handelsr. II S. 258). Sind die Gegenstände speziell bezeichnet, z. B. bestimmte Maschinen genannt, so hat es dabei sein Bewen-

den. Für den Fall aber, dass die Frachtgüter nur dem Genus*) nach bestimmt sind, stellt Abs. 1 des Artikels eine Interpretationsregel auf, die übrigens dem früheren gemeinen Seerecht konform ist (Voigt a. a. O. S. 259). Danach hat die Seitens der Kontrahenten beliebte Bezeichnung eigentlich nur die Bedeutung, durch ein Beispiel den Kreis von Waaren anzudeuten, aus welchem die Befrachtung des Schiffes zu erfolgen habe. Innerhalb dieses Kreises, der durch die Anschauungen des bei Frachtverträgen betheiligten Publikums gebildet wird, und alle die Waaren umfasst, über welche Frachtverträge zu gleichen Bedingungen abgeschlossen werden, kann der Befrachter an Stelle der ausdrücklich bezeichneten Waaren andere dem Verfrachter zum Transport übergeben. Hieraus erklärt sich, dass der Verfrachter nur unter der Voraussetzung zur Annahme solcher anderweitiger Waaren verpflichtet ist, dass dadurch nicht seine Lage erschwert wird, wie dies z. B. der Fall wäre, wenn an Stelle des ursprünglich in der Chartepartie genannten Getreides Eisen oder Kohlen verladen würden, indem diese „zu den beschwerlichsten Abladungen“ gehören; oder „statt einer Waare, die weniger Fracht“ zahlt, „eine andere, für die mehr zu zahlen“ ist (Prot. V S. 2151 ff.). Umgekehrt braucht der Verfrachter eine Ladung, für welche geringere Fracht, als die für die ursprünglich vereinbarte Ladung zu zahlen ist, nur dann anzunehmen, wenn ihm die verabredete höhere Fracht gezahlt wird (Prot. VIII S. 3854 f.). Uebrigens bezieht sich diese Interpretationsregel auf jede Art des Frachtvertrages, die Verfrachtung eines ganzen Schiffes, einzelner Theile oder Räume des Schiffes, wie auch auf den Stückgütervertrag.

Art. 564.

Der Befrachter oder Ablader, welcher die verladenen Güter unrichtig bezeichnet oder Kriegskontrebande oder Güter verladet, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Bestimmungshafen verboten ist, oder welcher bei der Abladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze übertritt, wird, insofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, nicht blos dem Verfrachter, sondern auch allen übrigen im ersten Absatz des Art. 479 bezeichneten Personen für den durch sein Verfahren veranlassten Aufenthalt und jeden anderen Schaden verantwortlich.

Dadurch, dass er mit Genehmigung des Schiffers gehandelt hat, wird seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen.

Er kann aus der Konfiskation der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern.

*) Uebrigens gilt für diesen Fall gleichfalls die Beschränkung, dass die zum Transport übergebenen Gegenstände nicht das Schiff, Besatzung und übrige Ladung gefährden dürfen.

Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Schiffer befugt, dieselben ans Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.

1. Der Schaden, von welchem im Abs. 1 des Artikels die Rede ist, wird vom Gesetz unter den Begriff des *damnum iniuria datum* gebracht (Prot. V S. 2067. VIII S. 3850). Die *iniuria* besteht in der aus Absicht oder Fahrlässigkeit erfolgten unrichtigen Bezeichnung von Waaren, deren richtige Bezeichnung zur Verhütung von Unglück nothwendig ist (wie von Pulver und anderen explodirbaren Stoffen), in der Uebertretung anerkannter Grundsätze des Völkerrechts, der Gesetze des Abladehafens und gewisser Gesetze, nämlich der Einfuhrverbote, des Bestimmungshafens.

2. Wenn das Gesetz die Verantwortlichkeit des Befrachters von einem Verschulden desselben ausdrücklich abhängig macht, so soll damit doch der Beweisfrage in keiner Weise präjudicirt werden. Es ist daher nicht in jedem Falle nothwendig, dass dem Befrachter das Verschulden nachgewiesen wird. Vielmehr hängt es von den Umständen des konkreten Falles ab, ob der Beschädigte ausser dem Schaden auch noch das Verschulden des Befrachters zu beweisen hat, oder nur den Schaden, und es dann Sache des Befrachters ist, den Nachweis zu führen, dass derselbe durch *casus* entstanden (Prot. S. 2082).

3. Dass die Genehmigung des Schiffers den Befrachter von der Verantwortlichkeit gegenüber den übrigen im Art. 479 genannten Personen nicht befreit, ist selbstverständlich, da, wie auf der Hamburger Konferenz bemerkt wurde, der Schiffer „nicht die Macht haben" kann, „die Gerechtsame dritter Interessenten zu vergeben." Dies gilt freilich dem Rheder gegenüber nur soweit, als der Schiffer nicht als dessen rechtlicher Vertreter, also in Kollusion mit dem Befrachter gehandelt hat (Prot. V S. 2067. 2070 VIII S. 3850).

4. Der Abs. 3 will sagen, wenn und so weit im Uebrigen der Anspruch des Verfrachters auf die Fracht begründet ist, kann der Befrachter aus der Konfiskation der von ihm verladenen Güter keine Einrede gegen denselben herleiten (Prot. V S. 2082. VIII S. 3850).

Art. 565.

Auch derjenige, welcher ohne Wissen des Schiffers Güter an Bord bringt, ist nach Massgabe des vorigen Artikels zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Schiffer ist befugt, solche Güter wieder ans Land zu setzen, oder, wenn sie das Schiff oder die übrige Ladung gefährden, nöthigenfalls über Bord zu werfen. Hat der Schiffer die Güter an Bord behalten, so muss dafür die

höchste am Abladungsort zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht bezahlt werden.

Weil es bei der Beladung von Schiffen, namentlich in den Fällen, wo diese — wie bei den grossen Dampfern —*) mit grosser Eile geschieht, wohl vorkommen mag, dass Waaren „ohne Wissen und Willen des Schiffers an Bord gebracht und erst nach der Abreise entdeckt" werden, so hat das Gesetzbuch diese Bestimmungen mit Rücksicht auf die Verantwortlichkeit des Schiffers treffen müssen. Da aber der Letztere vor jedem durch eine solche ohne sein Wissen erfolgte Verladung von Gütern verursachten Nachtheil geschützt werden sollte, so musste er für berechtigt erklärt werden, die höchste Fracht zu fordern, welche durch vorherige Vereinbarung dafür hätte festgesetzt werden können.

Art. 566.

Der Verfrachter ist nicht befugt, ohne Erlaubniss des Befrachters die Güter in ein anderes Schiff zu verladen. Handelt er dieser Bestimmung zuwider, so ist er für jeden Schaden verantwortlich, in Ansehung dessen er nicht beweist, dass derselbe auch dann entstanden und dem Befrachter zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen worden wären.

Auf Umladungen in ein anderes Schiff, welche in Fällen der Noth nach Antritt der Reise erfolgen, findet dieser Artikel keine Anwendung.

1. Bereits das römische Recht verbietet dem Schiffer, gegen den Willen des Befrachters die Waaren in ein anderes Schiff zu verladen, und lässt denselben für den Untergang der Waaren haften, wenn sie auf diesem Schiffe zu Grunde gegangen sind, es müsste denn das vom Befrachter gecharterte Schiff selbst gleichfalls untergegangen sein.*) Dieser Satz des römischen Rechts ist

*) Bei den Schiffen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft sind die Einrichtungen der Art, dass die Einnahme der Ladung dieser Schiffe von c. 3000 Tons in 3 Tagen beendigt ist.

***) L. 13 § 1 Locati (19, 2): Si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit et, cum flumen Minturnense navis ea subire non posset in aliam navem merces transtulerit eaque navis in ostio fluminis perierit, tenetur primus navicularius? Labeo si culpa caret, non teneri ait: ceterum si vel invito domino fecit vel quo non debuit tempore aut si minus idoneae navi, tunc ex locato agendum. L. 10 § 1 De lege Rhodia (14, 2): Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriorem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. Paulus: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset. idem iuris erit, si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit. idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset,*

im Handelsgesetzbuch wiederholt worden,*) nur ist in diesem die im römischen Recht von der Verhaftung des Schiffers statuirte Ausnahme generalisirt worden. Auch ist die Substitution eines anderen Schiffes nicht nur gegen den Willen des Befrachters, sondern auch ohne den Willen des Befrachters verboten.

2. Die Umladung in ein anderes Schiff ist nicht schlechtweg in Fällen der Noth dem Schiffer gestattet, sondern nur wenn ein solcher Nothfall sich nach Antritt der Reise ereignet (vgl. Art. 634). Vor Antritt der Reise würde hierzu immer die Genehmigung des Befrachters vorausgesetzt werden. Ohne diese wäre der Schiffer als *negotiorum gestor* zur Umladung unter denselben Voraussetzungen befugt, unter denen ihm ein Dritter als *negotiorum gestor* an Stelle des Befrachters, die Genehmigung ertheilen könnte (Prot. V S. 2074).

Art. 567.

Ohne Genehmigung des Abladers dürfen dessen Güter weder auf das Verdeck verladen, noch an die Seiten des Schiffes gehängt werden.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, zu bestimmen, dass in Ansehung der Küstenschifffahrt die vorstehende Vorschrift, so weit sie auf die Beladung des Verdecks sich bezieht, keine Anwendung finde.

1. Die Bestimmung des Abs. 1 dieses Artikels hatte ursprünglich eine andere Bedeutung, als in der endgültigen Redaktion des Gesetzbuchs. Im Preussischen Entwurf (Art. 413) und in dem Entwurf aus erster Lesung (Art. 436) befand sich das Verbot, Waaren ohne Genehmigung des Abladers auf das Verdeck zu verladen oder an die Seiten des Schiffes zu hängen, vermöge der *ratio*, welche dem auch in älteren deutschen, wie älteren und neueren ausserdeutschen Seerechtsquellen enthaltenen Verbot der

nec per eum staret, quo minus remissa sibi ea poena spectaret. idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius. Auf der Hamburger Konferenz hat man augenscheinlich nur die zweite dieser Stellen in Betracht gezogen, indem man die in Rede stehende Verhaftung des Schiffers im römischen Recht auf den Fall beschränkt glaubte, dass die Verladung in ein schlechteres Schiff erfolgte (Prot. V S. 2072). Das Wort *deteriorem* scheint mir aber auch in der *L. 10 De lege Rhodia* nicht als Voraussetzung für die in der Stelle an die Umladung geknüpften Folgen, sondern lediglich zur Erklärung des nachträglich erfolgten Unterganges der Waaren gesetzt zu sein. Wenigstens würden sich die Sätze des Paulus mit den Worten: *si in navem deteriorem transtulit* nicht recht vereinigen lassen, wenn auf *deterior* irgend welches Gewicht zu legen wäre.

*) Freilich unbewusst, da man auf der Hamburger Konferenz — wie in der vorigen Note bemerkt — der römischrechtlichen Bestimmung über die durch die Umladung der Waaren herbeigeführte Verhaftung des Schiffers eine beschränktere Bedeutung beilegte (vgl. Prot. VIII S. 3851).

Decksladung zu Grunde liegt,*) in dem „vom Schiffer“ handelnden dritten Titel. Danach machte eine Uebertretung dieses Verbotes (als Verletzung einer demselben durch das Gesetz auferlegten Pflicht) den Schiffer sämmtlichen Personen gegenüber verantwortlich, denen er für einen durch sein Verschulden entstandenen Schaden haftet. Nach der jetzigen Stellung der Bestimmung wird durch ihre Uebertretung nur eine Verhaftung des Verfrachters gegenüber dem Befrachter begründet. Damit ist aber nicht gesagt, dass, wenn die Verladung von Gütern auf Deck eine derartige ist, dass dadurch eine Gefahr für das Schiff und die übrige Ladung entsteht, der Schiffer durch die Genehmigung der Ablader der gedachten Güter von einer Verantwortlichkeit gegenüber den übrigen Ladungs- und Schiffsinteressenten befreit würde; vielmehr haftet derselbe trotzdem für den aus der gedachten Verladung entstandenen Schaden, wenn diese selbst eine Verletzung der dem Schiffer obliegenden Sorgfalt enthält (Prot. VIII S. 3751).

2. Sehr auseinander gingen auf der Hamburger Konferenz die Ansichten in Betreff der Frage, ob die hinsichtlich des Verdecks gegebene Vorschrift auf „die auf dem Verdeck eingedeckten Räume“, die in neuerer Zeit auf den Schiffen angebrachten „Hütten“ oder „Dünetten“ auszudehnen wäre. Die Einen stellten die Dünetten mit Rücksicht darauf, dass dieselben „in der Regel eben so fest gebaut“ wären, „wie der übrige Schiffskörper,“ dem s. g. Schiffsraum, d. h. den unter den Luken befindlichen Räumen; die Anderen, indem sie jenes in Abrede stellten, gerade umgekehrt dem Verdeck gleich. Eine dritte Meinung ging dahin, dass der Bau der „Hütten sehr verschieden, bald fester, bald weniger sicher sei“, und dass sich daher „keine allgemeine Bestimmung rechtfertigen liesse“, vielmehr „in jedem einzelnen Falle nach den vorliegenden Umständen zu entscheiden sei, ob eine solche Verladung als Decksladung zu gelten habe oder nicht.“ Für diese letztere Ansicht entschied sich nach wiederholten langen Debatten die Majorität. Eine ausdrückliche Bestimmung in diesem Sinne in das Gesetzbuch aufzunehmen, unterliess man, um nicht „auf die vorliegende Streitfrage aufmerksam zu machen“ (Prot. IV S. 1759f. S. 1868—1875). Es ist daher in jedem Falle durch Sachverständige festzustellen, ob die Dünetten, so „fest gebaut und wohl kalfatert“, auch „so fest mit dem ganzen Gefüge des Schiffes verbunden“ sind, dass sie denselben Schutz gegen die See gewähren, wie der unter den Luken befindliche Raum,**) oder aber ob dies

*) Diese *ratio* besteht in der „Vermuthung, dass durch die Decksgüter 1. das Schiff überladen und 2. die Arbeit der Mannschaft behindert werde“ (Duhn in Voigt's Neuem Archiv f. H.R. I S. 204).

**) Es ist dies fast durchweg der Fall bei den grossen Transportdampfern, wo sich gerade in der Hütte (über dem Hauptverdeck) die Kajüte erster Klasse regelmässig befindet.

nicht der Fall ist. Im ersteren Falle hat der Richter dieselben mit Rücksicht auf die darin verladenen Güter dem s. g. Schiffsraum, im zweiten dem Verdeck gleichzustellen.

3. Von dem in Abs. 2 den Landesgesetzgebungen eingeräumten Recht hat keine derselben Gebrauch gemacht.

Art. 568.

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zur Einnahme der Ladung fertig und bereit ist, dies dem Befrachter anzuzeigen.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Ladezeit.

Ueber die Ladezeit hinaus hat der Verfrachter auf die Abladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Ueberliegezeit).

Für die Ladezeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen muss der Befrachter dem Verfrachter für die Ueberliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) gewähren.

1. Unter Ladezeit, auch Liegezeit, Liegetage (in Frankreich *jours de planche* oder *staries*, in England *days for loading* oder *lay-days* genannt) ist diejenige Zeit zu verstehen, während welcher der Schiffer nach dem Gesetze ohne besondere Vergütung auf die Ladung zu warten verpflichtet ist (vgl. Prot. V S. 2087. S. 2471). Eine solche Ladezeit, deren Dauer in verschiedener Weise festgestellt werden kann (Art. 569), kommt in Folge einer Rechtsvorschrift (also als gesetzliche Ladezeit: Entsch. des R.O.H.G XII S. 130) bei der Befrachtung eines ganzen Schiffes, eines quoten Theils und eines bestimmten Raumes eines solchen (Art. 588) vor, wogegen dies bei der Stückgüterfracht nicht der Fall ist (Art. 589).

2. Der Beginn der Ladezeit setzt voraus, dass das Schiff im Stande ist, die Ladung aufzunehmen. Das H.G.B. bestimmt nun im Anschluss an das frühere gemeine Seerecht (Voigt, Neues Archiv f. Handelsr. II S. 219), dass es nicht Sache des Befrachters ist, sich nach der Ladebereitschaft des Schiffers zu erkundigen, sondern Sache des Schiffers, diese Ladungsbereitschaft dem Befrachter anzuzeigen*) (Prot. S. 2079). Es muss daher beides zusammen kommen: Ladebereitschaft und Anzeige von derselben an den Befrachter. Fehlt das Eine oder das Andere, so kann die Ladezeit nicht beginnen.

3. Ueber die Ladezeit, welche einen Bestandtheil des Frachtvertrages ausmacht, auf die Ladung zu warten, würde der Schiffer an und für sich nicht verpflichtet sein, wie dies auch Art. 571 ausdrücklich anerkennt. Nun ist aber im Handelsver-

*) Ueber die Beschaffenheit dieser Anzeige s. die Ausführungen zu Art. 595.

kehr der Befrachter oft ohne seine Schuld verhindert, diese Frist einzuhalten, weil z. B. die Ladung erst aus dem Inneren des Landes auf dem Wasserwege herbeigeschafft werden soll, und der Transport durch niedrigen Wasserstand oder Eis aufgehalten wird. Auch fordert es oft sein Interesse, die Beladung eine Zeit lang hinauszuschieben, um etwa ein bevorstehendes Fallen der Preise der zu verladenden Waaren abzuwarten. Daher pflegen sich die Befrachter ausser der eigentlichen Ladezeit noch eine fernere Zeit zur Ausführung der Beladung auszubedingen.*) Das H.G.B. hat die vertragsmässige Festsetzung einer solchen ferneren Frist durch Befrachter und Verfrachter ausdrücklich zugelassen. Diese s. g. Ueberliegezeit (französisch *surestaries*, englisch *demurrage*) ist lediglich eine Verlängerung der Ladezeit, von der sie nur deshalb unterschieden wird, weil Seitens des Befrachters, von dem ihre Inanspruchnahme abhängt, dafür eine Vergütung zu entrichten ist. Die Vergütung für die Ladezeit ist nämlich in der stipulirten Fracht mitbegriffen. Dabei wird für die Ladezeit eine bei Beladungen der in Rede stehenden Art durchschnittlich ausreichende Frist berechnet. Werden nun für den Fall, dass diese sich nicht als genügend herausstellt, noch Ueberliegetage zwischen den Kontrahenten vereinbart, so muss dafür auch eine besondere Vergütung gewährt werden, weil diese noch nicht in der Fracht enthalten ist.**)

4. Diese Vergütung, das s. g. Liegegeld, hat denselben Charakter, wie die für die Ladezeit zu entrichtende, in der Fracht mit enthaltene Vergütung, d. h. den der *merces*, der Miethe (Entsch. der R.O.H.G. XIX Nr. 29 S. 93 f.). Nicht aber kann dieselbe jetzt — d. h. nach der ihr vom H.G.B. angewiesenen Stellung — als Konventionalstrafe aufgefasst werden, wie dies früher die herrschende Meinung unter den Juristen war.***) Eine Konventionalstrafe setzt nämlich die Verletzung eines Vertrages voraus. Der Befrachter aber, welcher in die Lage kommt, Liegegeld zu entrichten, hat sich nicht eines Kontraktbruchs schuldig gemacht,

*) Entsch. des O.A.G. zu Rostock vom 24. Februar 1851 (in Seuffert's Archiv VII Nr. 87). Voigt, Neues Archiv für H.R. II S. 214 nimmt eine allgemeine Praxis an, wonach die Ueberschreitung der Ladezeit den Schiffer (auch ohne besondere Verabredung) nur berechtige, vom Befrachter eine angemessene Vergütung für den längeren Aufenthalt zu fordern, nicht aber den Kontrakt als nicht mehr zu Recht bestehend zu betrachten.

**) So auch nach französischem Recht (*Caumont, dictionnaire p. 188. 189. n. 225 p. 813 n. 1*) und nach englischem (*Abbott, treatise p. 264. 265*). Das erstere kennt noch *contre-surestaries*, worunter verstanden werden *des dommages et interêts pour la prolongation du retard, toujours plus considérables, quant au taux, que les simples surestaries. —. les contre-surestaries, donnent droit à une indemnite d'un quart en sus de celle des surestaries (Caumont p. 813 n. 1)*.

***) Pöhls, Seerecht II S. 482. Kaltenborn, Seerecht I S. 350. Voigt, Neues Archiv für H.R. II. S. 227 ff. Entsch. des O.A.G. zu Kiel vom 13. Juni 1857 in Seuffert's Archiv XII Nr. 15. Es fand zwar auch die entgegengesetzte Ansicht ihre Vertreter, so in einem Erk. des Hamb. Handelsger. vom 2. Nov. 1854, vgl. Hermann u. Hirsch, Samml. Nr. 15 S. 75.

indem er die Ueberliegezeit für sich in Anspruch nahm, sondern hat ein vertragsmässiges Recht ausgeübt. Auf der Hamburger Konferenz wurde von keiner Seite den Ueberliegegeldern die Bedeutung einer Konventionalstrafe beigelegt, wennschon der Antrag, zu Protokoll auszusprechen, dass das Liegegeld als Miethe aufzufassen sei, abgelehnt wurde (Prot. VIII S. 3885). Der Anspruch auf Liegegeld setzt daher irgend ein Verschulden auf Seiten des Befrachters nicht voraus.*)

5. Fällt das Inanspruchnehmen von Ueberliegezeit nicht unter den Begriff der *mora*, so hat auch der Befrachter nicht für den Schaden einzustehen, welcher lediglich aus dieser Thatsache (z. B. in Folge inzwischen eingetretenen Frostes, wodurch das Schiff am Auslaufen verhindert wird) hervorgeht, wogegen nach der entgegengesetzten Theorie der Befrachter hierfür aufzukommen hat (Voigt a. a. O. S. 229 f. Prot. V S. 2092).

6. Hat das Schiff auf der Ballastreise einen Hafen anlaufen müssen, um daselbst Order zu erhalten, nach welchem Hafen es sich Behufs Einnahme der Ladung begeben soll, so ist die Zeit, welche das Schiff über die im Frachtkontrakt stipulirte Zeit hinaus auf die Order hat warten müssen, auf die Ladezeit in Anrechnung zu bringen, so dass diese um eben so viele Tage verkürzt wird (Voigt a. a. O. S. 220. Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 19. Dezember 1862 bei Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 36 S. 152).

Art. 569.

Ist die Dauer der Ladezeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Abladungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Ladezeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

Ist eine Ueberliegezeit, nicht aber deren Dauer, durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Ueberliegezeit vierzehn Tage.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, dass eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

1. Der Artikel unterscheidet 3 Arten der Normirung der Ladezeit: a. Festsetzung durch Vertrag, b. Bestimmung nach den örtlichen Verordnungen resp. dem Ortsgebrauch,**) c. Arbitrirung nach den Umständen des Falls; auf welche der Richter

*) Es ist mir nicht recht verständlich, wenn das R.O.H.G. und das A.G. zu Stettin (Entsch. des R.O.H.G. XV Nr. 63 S. 224) den Satz aufstellen, dass der Anspruch auf Liegegeld ein Verschulden auf Seiten des Befrachters nicht nothwendig voraussetze.

**) Diese beiden Arten der Feststellung der Ladezeit erkennt auch der *Code de comm. art. 274* ausdrücklich an: *Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'est point fixé par les conventions des parties il est réglé suivant l'usage des lieux.*

auch in dieser Reihenfolge zu rekurriren hat (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 363). In letzterem Falle ist eine Zeit anzunehmen, „während welcher die betreffenden Güter nach den bestehenden örtlichen Einrichtungen unter gewöhnlichen Verhältnissen (ohne zufällige Behinderungen und Erschwerungen) mit Bequemlichkeit“ hätten abgeladen werden können (vgl. Entsch. des R. O. H. G. V S. 140). Es ist also Rücksicht zu nehmen auf die Quantität und die Beschaffenheit der Waaren, sowie auf die Ladevorrichtungen, aber nicht auf die lediglich die Person des Abladers betreffenden Umstände. Die Majorität der Hamburger Konferenz hat es zwar abgelehnt, eine derartige allgemeine Regel aufzustellen, obwohl aus ihrer Mitte ein dahin zielender Antrag gestellt worden war (Prot. V S. 2080). Ob die Arbitrirung dieser Frist Seitens des Richters sofort bei einer ausgebrochenen Differenz zwischen Befrachter und Verfrachter vor Abreise des Schiffers in einem summarischen Verfahren nach Art des französischen Ordonnanz-Verfahrens stattzufinden hat, oder erst nachträglich bei Gelegenheit einer Seitens des Befrachters gegen den Schiffer angestellten Klage wegen Vertragsbruchs oder einer Seitens des Befrachters gegen die Klage des Verfrachters aus Art. 579 f. geltend gemachten Einrede, hängt von den Prozessgesetzen der verschiedenen Seeplätze ab (Prot. V S. 2165. 2167). Der Reichs-Civilprozess-Ordnung ist ein Ordonnanz-Verfahren fremd.

2. Auch die Festsetzung der Ueberliegezeit erfolgt entweder durch Vertrag oder durch Gesetz, d. h. das H. G. B. selbst. Haben nämlich die Kontrahenten eine Ueberliegezeit vereinbart, ohne deren Dauer festzusetzen, so wird dieselbe vom Gesetz auf 14 Tage normirt, und als Verabredung einer solchen unbestimmten und demgemäss durch das Gesetz auf 14 Tage normirten Ueberliegezeit soll es auch angesehen werden, wenn der Kontrakt, ohne der Ueberliegezeit Erwähnung zu thun, ein Ueberliegegeld festgesetzt hat. Diese Frist von 14 Tagen wurde dem Preussischen Entwurf (Art. 479) gemäss in das Gesetz aufgenommen, weil sie der Konferenz in der Mehrzahl der Fälle als die angemessenste erschien (Prot. V S. 2091). Von welchem Zeitpunkt die Ueberliegetage beginnen, ist im Art. 570 bestimmt.

3. Die Wirkung des Ablaufs der Ladezeit bei nicht verabredeter Ueberliegezeit, sowie die des Ablaufs der Ueberliegezeit hat Art. 571 festgesetzt.

4. Bei Berechnung der Ladezeit und Ueberliegezeit ist, wie schon die Bestimmung über den Anfang der Ladezeit zeigt, das Prinzip der Civilkomputation massgebend (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130). Dies gilt auch für den Fall, dass Lade- und Ueberliegezeit durch Vertrag resp. Ortsrecht festgesetzt sind, wenn nicht hierdurch zugleich eine andere Berechnungsweise angeordnet ist (vgl. Prot. V S. 2080).

5. Soll das Schiff seine Ladung in verschiedenen Häfen einnehmen und ist für jeden dieser Häfen eine besondere Ladezeit ausbedungen, so machen an und für sich die für die verschiedenen

Häfen konzedirten Liegetage nicht eine gemeinsame Ladezeit aus, so dass die in einem Hafen ersparten Liegetage von den in einem anderen zu viel gebrauchten abzurechnen, und nur die über die sämmtlichen Ladezeiten hinaus gebrauchten Tage als Ueberliegezeit zu betrachten wären; sondern dies ist nur dann anzunehmen, wenn in Folge einer besonderen Vereinbarung die Liegetage nach der Wahl des Befrachters transportabel sein sollen. Hat aber eine solche Vereinbarung stattgefunden, so bedarf es nicht noch einer ausdrücklichen Erklärung des Befrachters, dass er sein Wahlrecht ausüben wolle (Entsch. des Hamburger Handelsgerichts vom 7. Januar 1864 bei Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 87 S. 359 f.).

6. Die Abladung ist erst dann geschehen, wenn die Waaren an Bord des Schiffes gebracht sind. Das ergiebt sich aus dem natürlichen Sprachgebrauch. Und es ist verkehrt, wenn das Ostpreussische Tribunal in einem durch Entscheidung des Reichs-Ober-Handels-Gerichts vom 19. Juni 1875 vernichteten Erkenntniss aus der Bestimmung des Art. 562 H. G. B., dass die Güter vom Befrachter kostenfrei an das Schiff geliefert, die Kosten der Einladung derselben in das Schiff dagegen vom Verfrachter getragen werden müssen, folgert, die Abladung sei vollendet, wenn der Schiffer „die Waare behufs Einladung an der Ladungsstelle übernommen" habe. Wie nämlich das Ober-Handels-Gericht ausführt, lässt sich aus der vom Gesetz getroffenen Entscheidung über das Tragen der durch die „Anlieferung" und das „Einladen der Güter" verursachten Kosten „über den Begriff der Abladung und den Zeitpunkt, mit welchem diese für vollendet zu erachten", nichts entnehmen (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 131 f.).

Art. 570.

Ist die Dauer der Ladezeit oder der Tag, mit welchem dieselbe enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablauf der Ladezeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmässigen Bestimmung beginnt die Ueberliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Befrachter erklärt hat, dass die Ladezeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Ladezeit dem Befrachter erklären, an welchem Tage er die Ladezeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablauf der Ladezeit und zum Beginn der Ueberliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

1. Der Preussische Entwurf des H.G.B. (Art. 479) bestimmt:

Wenn das Schiff im Ganzen oder zu einem bestimmten Theile verfrachtet ist, so muss der Schiffer nach Ablauf der bedungenen oder gesetzlichen Ladungszeit bei mangelnder oder unvollständiger Ladung Protest wegen Nichterfüllung erheben lassen, und vom Tage der Protestaufnahme an gerechnet, noch vierzehn laufende Tage warten.

Der Protest muss durch einen Notar oder Gerichtsbeamten aufgenommen werden.

Es war somit als Voraussetzung für den Beginn der Ueberliegezeit die Erhebung des Protestes gesetzt. Eine solche wurde auf der Hamburger Konferenz in dem Falle für unentbehrlich erklärt, wenn die Ladezeit weder durch Vertrag noch durch Ortsgebrauch bestimmt und „somit ihre Dauer nach den Umständen des einzelnen Falles“ zu normiren wäre. Da nämlich die Dauer dieser angemessenen Zeit nicht von vorn herein durch den Richter festgesetzt ist, sondern vorläufig der Beurtheilung jedes der Betheiligten selbst überlassen werde, so fehle es an jedem festen und erkennbaren Endpunkt für die Ladezeit; denn wenn der Befrachter der Ansicht sei, bereits eine angemessene Zeit gewartet zu haben, würde der Befrachter sich noch innerhalb dieser Zeit zu befinden glauben. Aber auch bei den beiden anderen Arten der Normirung der Ladezeit hielt man den Protest für zweckdienlich, weil, wennschon das Ende der Ladezeit hinreichend bestimmt wäre, und wennschon es feststände, „dass der Schiffer nach Ablauf der Ladezeit nicht länger ohne Vergütung auf die Ladung zu warten“ brauchte, „im Geschäftsverkehr die beiderseitigen Gerechtsame der Kontrahenten nur selten sogleich zur Anwendung gebracht würden“ und der Schiffer häufig mit Rücksicht darauf, dass er auch später wieder mit dem Befrachter „Geschäfte zu machen“ gedächte, bereit wäre, eine Zeit lang noch unentgeltlich auf die Ladung zu warten. Der Befrachter müsste daher darauf hingewiesen werden, dass er eine derartige Nachsicht beim Schiffer nicht ferner vorauszusetzen hätte (Prot. V S. 2089 f. S. 2105 f.). Da nun aber diese Erwägung naturgemässer Weise nur da Platz greifen kann, wo die Dauer der Ladezeit durch Ortsgebrauch und örtliche Verordnung ganz im Allgemeinen, nicht aber wo sie durch den Vertrag für den konkreten Fall festgesetzt ist, so liess man für den Fall dieser Festsetzung im Frachtvertrage das Erforderniss der Protesterhebung fallen, anfangs freilich nur unter der Voraussetzung, dass ausserdem auch Ueberliegezeit und Liegegeld ausbedungen war, also die Verbindlichkeit des Schiffers, Ueberliegezeit zu halten, vertragsmässig feststand (Prot. S. 2107—2109), später auch ohne dieses Erforderniss (Prot. S. 2197 f.). Hierbei kann es natürlich auch keinen Unterschied begründen, ob nach dem Vertrage das Ende der Ladezeit mit einem bestimmten Tage oder nach Ablauf einer gewissen Frist eintreten soll. Für die anderen Arten der Festsetzung der Ladezeit verlangte man eine Erklärung des Verfrachters, dass die Ladezeit abgelaufen sei, und er nunmehr für die folgende Wartezeit Liegegeld beanspruche. Hierbei verwandelte man jedoch den Protest in eine formlose Erklärung, und gab nur ausnahmsweise dem Verfrachter in seinem Interesse das Recht, auf Kosten des Befrachters eine öffentliche Urkunde aufnehmen zu lassen, wenn er nicht in anderer Weise sich die Möglichkeit sichern konnte, den

Beweis zu führen, dass er jene Erklärung abgegeben (Prot. S. 2111 f. H.G.B. Art. 572).

2. Aus der oben angegebenen Bedeutung dieser Erklärung ergiebt sich, dass dieselbe auch vor Ablauf der Ladezeit abgegeben werden darf, nur muss sie einen bestimmten Tag bezeichnen, von welchem ab das Liegegeld laufen soll (Prot. VIII S. 3871—3874). Natürlich kann diese Erklärung niemals in der Anzeige der Ladebereitschaft gefunden werden, weil diese lediglich die Voraussetzung für den Anfang der Ladezeit ist (Entsch. des R.O.H.G. XVIII S. 365 f.).*)

Art. 571.

Nach Ablauf der Ladezeit oder, wenn eine Ueberliegezeit vereinbart ist, nach Ablauf der Ueberliegezeit ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Abladung noch länger zu warten. Er muss jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor Ablauf der Ladezeit oder der Ueberliegezeit dem Befrachter erklären.

Ist dies nicht geschehen, so läuft die Ladezeit oder Ueberliegezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage der Abgabe derselben drei Tage verstrichen sind.

Die in diesem Artikel erwähnten drei Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt.

1. Der Preussische Entwurf (Art. 479 f.) kannte eine gesetzliche Ueberliegezeit von 14 Tagen. Diese Frist erachtete man auf der Hamburger Konferenz als den Interessen der Verfrachter gefährlich. Auf der anderen Seite wollte man dem Schiffer nicht das Recht einräumen, „unversehens“ davon zu gehen, ohne zuvor den Befrachter von seiner Absicht, nicht länger warten zu wollen, in Kenntniss zu setzen. So schlug man einen Mittelweg ein und stellte den Satz auf, der Schiffer ist nicht schuldig, länger als 8 Tage nach Ablauf der Ladezeit liegen zu bleiben, wenn er seine dahin gehende Absicht vorher dem Befrachter angezeigt hat (Prot. V S. 2091—2093). Diese Frist hatte aber auch noch den Charakter der Ueberliegefrist. Bei einer abermaligen Durchberathung dieser Materie kam man aber zu dem Resultat, dass „wenn im Frachtvertrage weder eine Ueberliegezeit noch ein Ueberliegegeld bedungen worden,“ der Schiffer „nach Ablauf der Ladezeit zur Einhaltung einer Ueberliegezeit nicht verpflichtet sei“. Trotzdem aber erklärte man den Verfrachter, unzweifelhaft mit Rücksicht auf die Gebräuche der beim Seehandel betheiligten Kreise, nicht für berechtigt, sich

*) In dieser Entscheidung weist das R.O.H.G. noch darauf hin, dass vertragsmässige Festsetzung der Ladezeit stets eine ausdrückliche Bestimmung im Frachtvertrage voraussetze. Diese werde im Art. 570 grade der stillschweigenden Unterwerfung unter den Ortsgebrauch und natürlich auch unter die örtliche Verordnung gegenüber gesetzt (a. a. O. S. 364).

„ohne Weiteres nach Ablauf der Ladezeit“ vom Vertrage loszusagen, sondern erst dann die weitere Einnahme der Ladung zu verweigern, wenn er drei Tage vorher, und zwar entweder nach Ablauf oder innerhalb der Ladezeit, „seinen Willen, dieses Recht auszuüben, dem Befrachter kundgegeben“ hätte. Und dies wurde auch auf den Fall ausgedehnt, dass eine Ueberliegezeit vertragsmässig festgesetzt worden (Prot. V S. 2471—2473).

2. Die hier in Rede stehende Kündigungsfrist von drei Tagen hat, auch wenn sie nicht in die Ladezeit fällt, nicht die Bedeutung einer Ueberliegezeit. Demgemäss hat auch der Verfrachter dafür kein Liegegeld zu beanspruchen. Hat der Verfrachter bis zum Ende der Ladezeit oder noch länger mit der Abgabe seiner Erklärung gewartet, so ist dies als eine von seiner Seite freiwillig erfolgte Verlängerung der Ladezeit anzusehen (Prot. V S. 2489). Anders liegt die Sache, wenn eine Ueberliegezeit überhaupt verabredet war. Würde in diesem Falle die Kündigung erst später als drei Tage vor Ablauf der Ueberliegezeit erfolgen, so würde der Verfrachter für alle Tage, welche hiernach das Schiff noch über die ursprüngliche Ueberliegezeit hinaus zu warten hätte, Ueberliegegeld beanspruchen können. Denn in diesem Falle wird durch die Kündigungsfrist und die der Kündigung vorangehenden (nicht in die Ueberliegezeit fallenden) Tage die Ueberliegezeit in derselben Weise verlängert, wie im ersten Falle die Ladezeit (Prot. S. 2489 f.).

3. Bleibt das Schiff nach Ablauf der Kündigungsfrist noch liegen, so kann der Befrachter für diese fernere Zeit Ueberliegegeld nicht fordern. Die Ueberliegezeit endet nämlich jedenfalls mit dem Ablauf der Kündigungsfrist, eine neue Ueberliegezeit kann aber nicht, da die ursprüngliche auf einem Vertrage des Verfrachters und Befrachters beruhte, einseitig durch den Ersteren begründet werden, sondern setzt gleichfalls eine Uebereinkunft beider Theile voraus. Diese würde aber dann anzunehmen sein, wenn nach Ablauf der Kündigungsfrist der Befrachter mit der Abladung fortführe, denn hierdurch würde derselbe mittelst einer konkludenten Handlung sein Einverständniss mit der Verlängerung der Ueberliegezeit zu erkennen geben (Prot. V S. 2492).

4. Durch den letzten Absatz des Artikels wird ausgedrückt, dass auch die Tage nicht ausser Ansatz bleiben, welche bei der Berechnung der Lade- und Ueberliegezeit nicht mitgerechnet werden, jeder Tag also gezählt wird, wenn auch durch Wind, Wetter und andere Zufälle jede Abladung oder die Annahme der Ladung an demselben unmöglich gemacht ist. Als Grund hierfür wurde auf der Hamburger Konferenz geltend gemacht, „dass in der Statuirung der dreitägigen Frist an sich schon eine gegen die allgemeine Natur des Vertragsrechts dem Befrachter zugestandene Begünstigung läge, die nicht ohne Nachtheil zu weit ausgedehnt werden könnte,“ dass es demgemäss gerechtfertigt wäre, die Tragung des während der

Frist eintretenden Zufalls, dem durch Gewährung derselben „begünstigten Befrachter“ zur Last zu legen (Prot. V S. 2487 f.).

5. Selbstverständlich kann der Schiffer vor Ablauf der in diesem Artikel gesetzten Frist absegeln, wenn ihm die Befrachter in unzweideutiger Weise erklären, die Ladung nicht liefern zu wollen oder zu können (Erk. des O.A.G. zu Lübeck vom 21. Februar 1857 in Seuffert's Archiv XII Nr. 293).

6. Macht ein Zufall den Abgang des Schiffes vor Ablauf der in diesem Artikel statuirten Frist nothwendig, so wird allerdings für den Befrachter kein Anspruch auf Entschädigung begründet, dagegen verliert aber auch der Verfrachter seinen Frachtanspruch *(L. 36 Locati [19, 21])*. Dies würde bei eintretendem Frostwetter anzunehmen sein, wenn dadurch die Gefahr einzufrieren für das Schiff entstünde, denn wenn hierdurch auch die Sicherheit des Schiffes selbst nicht gefährdet wird, so kann man doch dem Schiffer, wenn die Beladung noch im Spätherbst geschieht, nicht zumuthen, während des Winters bis zum Aufgehen des Eises im Hafen liegen zu bleiben, und die Ladung erst im Frühjahr nach ihrem Bestimmungsorte zu bringen, da in solchem Falle die Intention der Kontrahenten unzweifelhaft dahin geht, dass das Schiff vor Eintritt des Frostes abgehen soll. War übrigens die Vereinbarung ausdrücklich zwischen den Kontrahenten getroffen, dass das Schiff vor Eintritt des Frostes expedirt werden sollte, so würde darin eine Uebernahme der Gefahr von Seiten des Befrachters liegen, und derselbe verpflichtet sein, dem Verfrachter die Fracht zu zahlen (Entsch. des O. A. G. zu Lübeck vom 25. November 1865 in Kierulff's Samml. I Nr. 87 S. 1053) und die sonst noch durch Art. 579 statuirte Entschädigung zu leisten.

Art. 572.

Die in den Artikeln 570 und 571 erwähnten Erklärungen des Verfrachters sind an keine besondere Form gebunden. Weigert sich der Befrachter, den Empfang einer solchen Erklärung in genügender Weise zu bescheinigen, so ist der Verfrachter befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des Befrachters errichten zu lassen.

Schon oben (S. 199) wurde gezeigt, dass zur Erhebung eines förmlichen Protestes der Verfrachter nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt ist. Es ist dies jedoch nicht lediglich der Willkür desselben überlassen; derselbe darf vielmehr nur dann eigentlichen Protest erheben, wenn er sich nicht in anderer Weise den Beweis sichern kann, dass er die für den Beginn der Ueberliegezeit oder für die Beendigung der Ladezeit resp. Ueberliegezeit vom Gesetzbuch vorgeschriebenen Erklärungen abgegeben hat. Als eine Sicherung des Beweises wurde aber auf der Hamburger Konferenz nur die schriftliche Bestätigung der Erklärung Seitens des Befrachters, z. B. auf der Chartepartie oder auf dem Konossement

angesehen (Prot. VIII S. 3857). Die Protest-Urkunde kann eine gerichtliche oder notarielle, eine Konsulats-Urkunde*) oder auch (nach dem Grundsatz: *locus regit actum)* eine solche Urkunde sein, welche von einer nach den Gesetzen des betreffenden ausländischen Ortes zur Aufnahme solcher Akte berufenen Behörde errichtet ist (vgl. Prot. V S. 2110).

Dass in solchem Falle der Befrachter die Kosten zu tragen hat, ist den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts konform, weil dieselben durch seine Versäumniss entstanden sind (Prot. S. 2111).

Art. 573.

Das Liegegeld wird, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist, von dem Richter nach billigem Ermessen, nöthigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen festgesetzt.

Der Richter hat hierbei auf die näheren Umstände des Falles, insbesondere auf die Heuerbeträge und Unterhaltskosten der Schiffsbesatzung, sowie auf den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst Rücksicht zu nehmen.

1. Das für die Ueberliegezeit vom Befrachter zu zahlende Liegegeld ist entweder ein vertragsmässiges oder ein angemessenes. Die Höhe des letzteren wird der Natur der Sache gemäss festgesetzt *boni viri arbitratu*, d. h. durch den Richter, der überall, wo diese Festsetzung eine ihm selbst abgehende Sachkenntniss voraussetzt, Sachverständige zuziehen wird. Ob er dies aber zu thun hat, hat er selbst zu beurtheilen. Dies wird durch das Wort nöthigenfalls ausgedrückt, welches dem Richter gestattet, Sachverständige anzuhören, den Parteien aber keinen Rechtsanspruch auf deren Zuziehung gewährt (Entsch. des R.O.H.G. V S. 141. XI S. 338). Eben so ist auch der Ausspruch der Sachverständigen für den Richter nicht bindend; dieselben sind nur seine Gehülfen, deren Ausspruch seiner freien Würdigung unterliegt (vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 151).

2. Wenn im Abs. 2 bestimmt ist, dass der Richter besonders auf Heuer und Unterhaltungskosten der Besatzung und den dem Verfrachter entgehenden Frachtverdienst bei der Normirung des Liegegeldes Rücksicht zu nehmen hat, so soll demselben damit nicht die Pflicht auferlegt sein, unter allen Umständen das Liegegeld so hoch anzusetzen, dass dem Verfrachter vollständige Entschädigung für seine baaren Auslagen und den nachweisbar entgangenen Gewinn zu Theil wird; vielmehr ist der Betrag des Liegegeldes stets mehr oder weniger arbiträr, und die in Abs. 2 aufgezählten, sowie diesen gleichartigen Momente sind nur Faktoren, welche für die Festsetzung mitbestimmend, aber nicht

*) Die Konsuln sind zur Aufnahme solcher Urkunden nach § 15 des Bundes-Konsulats-Gesetzes vom 8. Nov. 1867 befugt.

unbedingt massgebend sein werden, indem der Richter beispielsweise auch die in dem betreffenden Hafen üblichen (im Gegensatz zu den vom Verfrachter wirklich gezahlten) Heuersätze, die regelmässigen Unterhaltungskosten, die unter gewöhnlichen Verhältnissen während eines der Dauer der Ueberliegetage entsprechenden Zeitraumes zu verdienende Fracht, dann aber auch ganz besonders die in dem Hafen übliche Höhe der Liegegelder wird berücksichtigen müssen (Prot. V S. 2113—2115. Erk. des R.O.H.G. V S. 141 f.).

Art. 574.

Bei Berechnung der Lade- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonn- und Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen der Befrachter durch Zufall die Ladung zu liefern verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an welchen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1. *die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff, oder*
2. *die Uebernahme der Ladung*

verhindert ist.

1. Eine Regel über die Berechnung der Ladezeit und Ueberliegezeit ist in zwiefacher Hinsicht von Bedeutung, nämlich mit Rücksicht auf die Frage, ob die in der einen oder anderen Weise festzustellende (Art. 569) Wartezeit (Art. 580) abgelaufen ist, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten hat, und ferner ob resp. wie viel Liegegeld vom Verfrachter beansprucht werden darf. Ueber den Einfluss des Zufalls auf diese Berechnung stellte man nun auf der Hamburger Konferenz zunächst folgenden Grundsatz auf:

In die Ladungsfrist werden auch diejenigen Tage eingerechnet, an welchen der Befrachter wegen Wind und Wetter oder wegen eines anderen zufälligen Ereignisses die Ladung zu liefern verhindert ist. Nicht eingerechnet werden dagegen die Tage, an welchen ein solches Ereigniss die Uebernahme der Ladung in das Schiff verhindert, wohin insbesondere gehört, wenn der Schiffer wegen Wind und Wetter den Ladungsplatz verlassen und auslaufen muss;

indem man von dem Prinzip ausging, dass jeder der Betheiligten den Zufall zu tragen habe, welcher sich in seiner Person ereignet (Prot. V S. 2084).*) Später wurde wiederholt der Antrag gestellt,

*) Der Punkt war vor Erlass des H.G.B. kontrovers; vgl. Voigt (Neues Archiv II S. 225 f.), welcher das im Text aufgestellte Prinzip für das richtige hält, und Ullrich (ebendas. S. 339 ff.), der den Befrachter von seiner Verbindlichkeit, das Laden (und Löschen) rechtzeitig zu beschaffen, und bei

auch den Zufall nicht zu Lasten des Befrachters sein zu lassen, welcher jeden Befrachter und nicht nur diesen bestimmten allein an der Beladung des Schiffes hindern würde. Als Grund hierfür machte man namentlich geltend, beim Abschluss des Frachtvertrages gingen die Kontrahenten von der Voraussetzung aus, es werde nicht nur die Benutzung des Schiffes überhaupt, sondern auch dessen rechtzeitige Benutzung möglich sein (Prot. V S. 2093 ff.). Dieser Antrag wurde zunächst abgelehnt (Prot. V. S. 2100 f.), dann aber zum Beschluss erhoben, doch nur mit Rücksicht auf den ersten der oben hervorgehobenen Punkte, indem hinsichtlich des zweiten der jetzige Art. 575 eingeschoben wurde (Prot. V S. 2476 ff. 2491. VIII S. 3945 f.).

Danach gelten folgende Regeln:

a. Bei Berechnung der Ladezeit und Ueberliegezeit, soweit sie überhaupt juristisch von Bedeutung, sind mitzuzählen 1. die Sonn- und Feiertage; 2. die Tage, an denen durch Zufall die Lieferung gerade der Ladung des Befrachters, z. B. wegen der besonderen Beschaffenheit der Waaren, in Folge widerrechtlichen Aufhaltens derselben durch die Zollbeamten u. s. w. verhindert ist; dagegen sind nicht mitzuzählen die Tage, an denen durch einen Zufall die Uebernahme der Ladung Seitens des Schiffes unmöglich gemacht ist, z. B. weil das Letztere wegen des Wetters den Ladungsplatz verlassen musste, oder wegen Unfalls eine Reparatur erforderlich wurde (Prot. V S. 2084).

b. Bei Berechnung der Ladezeit und Ueberliegezeit, aber lediglich in ihrer Bedeutung als Wartezeit, sind nicht mitzuzählen die Tage, an denen durch Zufall die Lieferung nicht nur der speziellen Ladung des Befrachters, sondern jeder Ladung verhindert ist, z. B. weil die Abfahrt der Leichterschiffe wegen Wind und Wetter nicht möglich ist (Prot. V S. 2099).

2. Natürlich gelten diese Grundsätze nur für den Fall, dass nicht eine anderweitige vertragsmässige Festsetzung durch die Kontrahenten getroffen ist (Prot. V S. 2080). So findet sich namentlich in englischen Chartepartien Ausschluss der Sonn- und Festtage.*) Sollte in diesem Falle nur ausdrücklich der Sonntage Erwähnung geschehen sein, so würden darunter auch, auf Grund des Art. 278 H.G.B.,**) die Festtage zu verstehen sein. Allerdings ist der Sonntag begrifflich vom Festtage unterschieden. Trotzdem ist der Letztere dem Ersteren gleich zu stellen, nicht wegen des

Verzögerung eine Entschädigung zu gewähren, durch *casus* befreien lässt, vorausgesetzt, dass dieser die Erfüllung der Verbindlichkeit absolut, also für Jedermann unmöglich machte.

*) Nach Londoner Usanz werden übrigens bereits ohne Weiteres Sonn- und Feiertage nicht mitgerechnet: *Abbott treatise p. 266.*

**) *Bei Beurtheilung und Auslegung der Handelsgeschäfte hat der Richter den Willen der Kontrahenten zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdrucks zu haften.*

allgemeinen Polizeigebotes der Arbeitsruhe, sondern wegen der Volkssitte der Arbeitsruhe, denn es ist nicht anzunehmen, dass der, welcher an Sonntagen dieser Volkssitte folgt, sich an Festtagen ihr nicht unterwerfen wollte (dies gegen die Ausführungen in Entsch. des R.O.H.G. VI S. 93 f., wo die Klausel *per running days, sundays excepted* wörtlich aufgefasst wird).

Als ein kontraktmässiges Verzichten der Befrachters auf die Begünstigung des Abs. 2 Ziff. 1 wird es auch angesehen, wenn die Vereinbarung getroffen ist, dass die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendet sein musste (Art. 577).

Art. 575.

Für die Tage, während welcher der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung hat länger warten müssen, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eingetreten ist. Dagegen ist für die Tage, während welcher er wegen Verhinderung der Uebernahme der Ladung hat länger warten müssen, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eingetreten ist.

Dass der Verfrachter, wenn die Wartezeit wegen Verhinderung der Uebernahme der Ladung ausgedehnt wurde, keinen Anspruch auf Liegegeld hat, ergiebt sich aus den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts über die Miethe. Die Verpflichtung zur Zahlung der *merces* cessirt, wenn der Zufall den Gegenstand der Miethe trifft, hier also den Verfrachter verhindert, dasjenige zu leisten, was von seiner Seite zunächst zu geschehen hat, um die Ausführung des Transportes in Angriff zu nehmen. Auf der Hamburger Konferenz wurde zunächst allerdings der entgegengesetzte Grundsatz aufgestellt und angenommen, d. h. dem Verfrachter das Recht eingeräumt, „auch für diejenigen Tage Ueberliegegeld zu fordern,“ welche „wegen Verhinderung der Uebernahme der Ladung in das Schiff durch Wind und Wetter oder ähnliche Zufälle nicht in die Ueberliegezeit einzurechnen“ sind; während die Verhinderung, welche während der Ladezeit stattfand, den Verfrachter nöthigen sollte, um so viele Tage, als die Verhinderung dauerte, länger unentgeltlich auf die Ladung zu warten (Prot. V S. 2168—2170). Die Vertheidiger dieser Ansicht machten dabei geltend, dass die Ueberliegezeit ein dem Befrachter im Interesse des Handels zugestandenes *beneficium* wäre, welches man „nur unter der Voraussetzung“ eingeführt hätte, „dass auch die Lasten der Ueberliegezeit billig ausgeglichen würden“, und „welches auf das strengste zu interpretiren wäre“. Die Gegner dagegen führten aus, dass der Befrachter, der von der Ueberliegezeit Gebrauch macht, nur „eines ihm zustehenden Rechts“ sich bediente, somit „von jedem Vorwurfe schuldhafter Verzögerung und allen Folgen des Verzuges frei sein“ müsste (Prot. S. 2247—2250). Später aber

wurde der oben bereits angegebene Grundsatz des Art. 575 in seiner jetzigen Fassung angenommen.

Dass auf der anderen Seite der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld hat wegen jeder Ausdehnung der Wartezeit, die durch irgend einen die Person des Befrachters treffenden Zufall verursacht ist, entspricht auch den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts von der Miethe, nur ist es inkorrekt, dass eine Zeit als Ladezeit vom Gesetz bezeichnet wird, für welche doch Ueberliegegeld zu entrichten ist.

Art. 576.

Sind für die Dauer der Ladezeit nach Art. 569 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch massgebend, so kommen bei Berechnung der Ladezeit die beiden vorstehenden Artikel nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Der Artikel erklärt für die Berechnung der Ladezeit nicht schlechtweg an Stelle der Art. 574. 575 das besondere Ortsrecht, wo ein solches existirt und von den eben genannten Artikeln abweichende Bestimmungen enthält, für massgebend, sondern nur dasjenige Ortsrecht, welches zugleich Bestimmungen über die Dauer der Ladezeit enthält und nach Art. 569 in dem konkreten Falle für diese massgebend ist. Bestünde an einem Orte lediglich eine Vorschrift über die Berechnung der Ladezeit, z. B. die, dass Sonn- und Feiertage in die Ladezeit nicht einzurechnen seien, so würde dadurch die Anwendung des Art. 574 nicht ausgeschlossen werden. Da nämlich der Art. 576 ausdrücklich zwischen Dauer und Berechnung der Ladezeit unterscheidet, so kann man unter einem für die Dauer der Letzteren massgebenden Ortsrecht nicht ein solches verstehen, welches für die Arbitrirung einer angemessenen Ladefrist die leitenden Prinzipien darbietet, sondern nur das, welches die Ladezeit selbst in Tagen, Wochen u. s. w. ausdrückt. (Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 135 f.).

Art. 577.

Hat der Verfrachter sich ausbedungen, dass die Abladung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein müsse, so wird er durch die Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung (Art. 574 Ziff. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Art. 578.

Soll der Verfrachter die Ladung von einem Dritten erhalten, und ist dieser Dritte ungeachtet der von dem Verfrachter in ortsüblicher Weise kundgemachten Bereitschaft zum Laden nicht zu ermitteln oder verweigert er die Lieferung der Ladung, so hat der

Verfrachter den Befrachter schleunigst hiervon zu benachrichtigen und nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Ueberliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, dass er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten desselben noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält.

Ist für die Ladezeit und die Löschzeit zusammen eine ungetheilte Frist bestimmt, so wird für den oben erwähnten Fall die Hälfte dieser Frist als Ladezeit angesehen.

1. Wenn der Verfrachter die Ladung von einem Dritten in Empfang nehmen soll, so hat er sich bei diesem zu melden, und ihm die Ladebereitschaft des Schiffes anzuzeigen. Ist ihm die Wohnung oder vielleicht gar der Name dieses Dritten nicht bekannt, so hat er seine Ankunft und Ladebereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in der in den kaufmännischen Kreisen an dem betreffenden Orte üblichen Weise zur Kenntniss des Abladers zu bringen, z. B. durch Anzeige in den öffentlichen Blättern, Anschlag an der Börse Wenn dies ohne Erfolg geblieben, d. h. der Ablader nicht zu ermitteln ist, und eben so wenn der Ablader sich gemeldet, oder auch dem Verfrachter von vorn herein zugänglich war, auch die Meldung desselben entgegengenommen hat, aber die Abladung verweigert, so schreibt das Gesetzbuch dem Verfrachter vor, den Befrachter hiervon schleunigst in Kenntniss zu setzen und während der Ladezeit auf die Abladung zu warten, „damit der Befrachter während derselben die Sache möglichst redressiren, oder einen anderen Ablader gewinnen, oder selbst laden kann" (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 152 f.). Das Gesetzbuch hat diese Vorschrift getroffen, um dem Schiffer für den in Rede stehenden Fall, in dem er nie wissen kann, welche Handlungsweise dem Interesse des Befrachters entspricht, eine Direktive zu geben (Prot. V S. 2493).

2. Der Dritte, um den es sich handelt, kann ein Korrespondent, ein Geschäftsfreund, oder ein Agent, ein Bevollmächtigter des Befrachters sein. Die Anzeigepflicht des Verfrachters würde nun in dem einen, wie in dem anderen Falle bestehen, wenn der Dritte selbst oder seine Wohnung nicht zu ermitteln gewesen wäre. Verweigert jedoch der Bevollmächtigte die Ladung, so würde von einer Anzeigepflicht des Verfrachters nicht mehr die Rede sein können, weil der Befrachter die von seinem Stellvertreter abgegebenen Erklärungen für sich gelten lassen muss (So auch Entsch. des R.O.H G. VII S. 153). Dies folgt einmal aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, dann aber auch daraus, dass der Artikel den Verfrachter noch ausdrücklich verpflichtet, den Anweisungen des Stellvertreters des Befrachters Folge zu leisten. Ist für den Verfrachter eine Instruktion des Bevollmächtigten hinsichtlich der Abladung bindend, so muss für ihn auch massgebend sein die Erklärung desselben, er könne oder wolle keine Ladung liefern. Natürlich wird hierbei vorausgesetzt, dass der Bevollmächtigte als solcher Seitens des Befrachters dem Verfrachter bezeichnet war.

3. Die Benachrichtigung hat nöthigenfalls auf telegraphischem Wege zu geschehen, weil sie sonst in vielen Fällen gar nicht zu bewerkstelligen sein würde. Entscheidend ist hierfür der Geschäftsgebrauch.

4. Während der Ueberliegezeit hat der Verfrachter nicht weiter auf die Abladung zu warten, wenn er nicht eine darauf gerichtete Anweisung des Befrachters oder seines Bevollmächtigten erhalten hat; doch muss ihm diese, sowie überhaupt jede Instruktion innerhalb der Ladezeit zugegangen sein. Mit Ablauf der Ladezeit ist der Frachtvertrag als gebrochen anzusehen; der Verfrachter ist „keine weiteren Instruktionen anzunehmen verpflichtet“ und ist berechtigt, „die Annahme der Ladung zu verweigern“. Hierzu ist auch die Erhebung eines Protestes nicht erforderlich (Prot. VIII S. 3858).

Art. 579.

Der Verfrachter muss auf Verlangen des Befrachters die Reise auch ohne die volle bedungene Ladung antreten. Es gebührt ihm aber alsdann nicht allein die volle Fracht und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, insoweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Ausserdem sind ihm die Mehrkosten, welche in Folge der Unvollständigkeit der Ladung ihm etwa erwachsen, durch den Befrachter zu erstatten.

1. Wie bei jedem Vertrage darf auch beim Frachtkontrakte jeder der Kontrahenten auf die Leistung des Anderen verzichten. Dieser Verzicht kann auch ein theilweiser sein. Als ein solcher theilweiser Verzicht ist es auch aufzufassen, wenn der Befrachter an den Verfrachter das Ansinnen stellt, die Reise statt mit der ganzen bedungenen Ladung nur mit einem Theile derselben anzutreten, vorausgesetzt, dass derselbe bereit ist, die volle Fracht zu entrichten. Es kann jedoch der Befrachter nur soweit von seinem Recht der Verzichtleistung Gebrauch machen, als dadurch nicht die Interessen des anderen Kontrahenten verletzt werden. Derartige Interessen des Verfrachters sind aber vorhanden; und zwar wurde in dieser Beziehung auf der Hamburger Konferenz Folgendes angeführt: „Wenn der Schiffer nicht die volle bedungene Ladung an Bord habe, so habe er auch nicht mehr vertragsmässige Deckung für die volle Fracht Ferner sei der Verfrachter, der die Reise mit einer geringeren als der vertragsmässigen Ladung machen solle, im Falle der Havariegrosse wesentlich gefährdet. Denn alsdann habe nur die wirklich auf dem Schiffe befindliche Ladung an den Havariekosten mitzutragen, und werde das Schiff mehr in Anspruch genommen, als wenn die volle Ladung konkurriren müsste; auch darüber könne Streit entstehen, ob nur die für die verladenen Waaren zu berechnende Fracht oder die ganze Fracht an den Havariekosten theilzunehmen habe. Endlich könne

die Ladung auch so beschaffen sein, dass das Schiff nicht ohne Ballast in See zu gehen im Stande sei. Der Ballast aber könne dem Schiffer unter Umständen grosse Kosten veranlassen, zumal wenn er denselben nicht ohne eine Umladung der bereits an Bord befindlichen Waaren einzunehmen im Stande sei." (Prot. V S. 2135) Wegen der Verletzung dieser Interessen darf der Verfrachter Ersatz verlangen. Auf dieser Erwägung beruht die Bestimmung dieses Artikels. *)

2. Unter den dem Verfrachter erwachsenden Mehrkosten sind namentlich zu verstehen die Kosten, welche entstehen aus dem Einnehmen von Ballast und daraus, dass der Schiffer bei der Vertheilung der Havariegrosse mit einem grösseren Beitrag angesetzt wird, als es bei voller Ladung der Fall sein würde.

Art. 580.

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Zeit, während welcher der Verfrachter auf die Abladung zu warten verpflichtet ist (Wartezeit), die Abladung nicht vollständig bewirkt, so ist der Verfrachter befugt, sofern der Befrachter nicht von dem Vertrage zurücktritt, die Reise anzutreten und die im vorstehenden Artikel bezeichneten Forderungen geltend zu machen.

Art. 581.

Der Befrachter kann vor Antritt der Reise, sei diese eine einfache oder zusammengesetzte, von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen.

Bei Anwendung dieser Bestimmung wird die Reise schon dann als angetreten erachtet:

1. *wenn der Befrachter den Schiffer bereits abgefertigt hat;*
2. *wenn er die Ladung bereits ganz oder zum Theil geliefert hat und die Wartezeit verstrichen ist.*

1. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechts würde der Befrachter bei unterlassener Abladung, d. h. bei einseitigem Rücktritt vom Vertrage, dem Verfrachter die bedungene Fracht zu zahlen haben unter Abzug der vom Verfrachter während derselben Zeit etwa anderweitig verdienten Fracht (*arg. L. 19 § 9. § 10 Locati: [19, 2]*. Entsch. des O. A. G. zu Rostock vom 24. Februar 1851 in Seuffert's Archiv VII Nr. 87). Schon früher war es indess fast allgemein Rechtens, dass der Befrachter, wenn er vor Antritt der Reise den Frachtkontrakt aufkündigte, nur die halbe Fracht zu entrichten hatte. (Heise und Cropp, jur. Abh. II

*) Der *Code de comm. art. 288* bestimmt ebenfalls: — *Si le navire a reçu une partie de son chargement, et qu'il parte à non charge, le fret entier sera dû au capitaine.*

S. 619.) Es beruht dieser Grundsatz auf Zweckmässigkeitsrücksichten, weil anderenfalls der Kaufmann „zu sehr in seinen Spekulationen beengt" und „die Verpflichtung des Befrachters, im Falle einseitigen Rücktrittes vom Frachtvertrage, die ganze Fracht zahlen zu müssen, mit allzugrossen Nachtheilen für den ganzen Handel verbunden sein würde" (Prot. V S. 2118).

Das Handelsgesetzbuch hat diesen Grundsatz, der sich auch in der Mehrzahl der neueren Gesetzgebungen findet,*) einfach aufgenommen. Der Art. 581 enthält folgende Regeln:

a. Der Befrachter kann ohne jeden Grund vom Vertrage zurücktreten.

b. Er hat in diesem Falle die Hälfte der bedungenen Fracht dem Verfrachter zu entrichten.

c. Der Befrachter muss, wenn er nur zu dieser Entschädigung verpflichtet sein will, von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch machen vor dem Antritt der Reise.

2. Die Entschädigung, welche der Befrachter dem Verfrachter zu entrichten hat, bezeichnet das Seerecht als Fautfracht,**) welches Wort man von *faute de fret* („Mangel-Fracht": Beseler System 1. Aufl. III S. 480 Note 12) ableitet. Auf diese Entschädigung braucht sich der Verfrachter nicht dasjenige anrechnen zu lassen, was er anderweitig verdient. Es ist jedoch nicht etwa die vorgängige Zahlung die Bedingung für die Geltendmachung des Rücktrittsrechts. Vielmehr richtet sich die Verbindlichkeit zur Zahlung der Fautfracht ganz nach dem im Frachtvertrage vereinbarten Zahlungsmodus. Demgemäss hat regelmässig, nämlich stets wenn der Destinatär nach Empfang der Waaren die Fracht zu bezahlen haben würde, der Befrachter sofort nach der Wiederausladung der Güter die Fautfracht zu entrichten, und dem Verfrachter würde wegen dieser seiner Forderung auch ein Pfandrecht an den Gütern nach Art. 624 zustehen, weil in diesem Falle der Befrachter an die Stelle des Empfängers getreten wäre. Sollte jedoch nach dem Frachtkontrakte die Fracht dem Verfrachter nicht vom Destinatär, sondern vom Befrachter gezahlt werden, und war dem Letzteren ein Kredit auf bestimmte Zeit gewährt worden, so kann der Verfrachter weder sofortige Zahlung der Fautfracht fordern, noch ein Pfandrecht an den wieder ausgeladenen Gütern beanspruchen, weil die Auflösung des Frachtvertrages demselben

*) Der *Code de comm.* Art. 288 bestimmt: — *Si cependant l'affréteur, sans avoir rien chargé, rompt le voyage avant le départ, il paiera en indemnité au capitaine la moitié du fret convenu par la chartepartie pour la totalité du chargement, qu'il devait faire.* Dagegen kann nach englischem Recht der Verfrachter das volle Interesse ersetzt verlangen: *Abbott p. 452. 453.*

**) Und zwar gebraucht man diesen Ausdruck nicht nur für die in der Hälfte der Fracht bestehende Entschädigung, sondern für Alles, was „an Fracht bezahlt werden" muss, „wenn der Verfrachter die bedungene Ladung gar nicht oder unvollständig geliefert" hat (Prot. VIII S. 3875).

keine grösseren Rechte gewähren kann, als ihm von Hause aus zustanden (Prot. V S. 2121).

3. Als angetreten gilt die Reise mit Rücksicht auf diese Bestimmung, wenn a. der Befrachter den Schiffer abgefertigt hat und b. die Ladung der Lieferung oder eines Theils derselben stattgefunden und zugleich die Wartezeit (Art. 571) verstrichen ist.

Unter Abfertigung versteht man „das ausdrückliche oder stillschweigende Anerkenntniss des Befrachters", „dass die Ablieferung beendigt sei". Diese Erklärung wird regelmässig mit dem Augenblicke der vollständigen Lieferung der Ladung zusammentreffen oder doch unmittelbar darauf folgen (Prot. V S. 2122). Die in diesem Artikel derselben beigelegte Bedeutung hängt aber von diesem Umstande nicht ab, vielmehr würde sie auch dann eintreten, wenn die Abfertigung auch „bei zweifellos unvollständiger Ladung" stattgefunden haben sollte. Und zwar kommt hierbei der Umstand nicht in Betracht, ob die Wartezeit oder auch die Ladezeit noch läuft (Prot. V S. 2200). In dem Falle *sub* b. müssen beide Momente zusammentreffen, so dass der Rücktritt vom Vertrage unter der in diesem Artikel angegebenen Voraussetzung möglich ist, sowohl wenn nur ein Theil der Ladung, als wenn die ganze Ladung geliefert ist, vorausgesetzt, dass die Wartezeit noch läuft.

Art. 582.

Macht der Befrachter von dem im vorstehenden Artikel bezeichneten Rechte Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so muss er auch die Kosten der Einladung und Wiederausladung tragen und für die Zeit der mit möglichster Beschleunigung zu bewirkenden Wiederausladung, soweit sie nicht in die Ladezeit fällt, Liegegeld (Art. 573) zahlen.

Der Verfrachter ist verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, selbst dann sich gefallen zu lassen, wenn dadurch die Wartezeit überschritten wird, wogegen ihm für die Zeit nach Ablauf der Wartezeit Liegegeld und der Ersatz des durch Ueberschreitung der Wartezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag dieses Liegegeldes erweislich übersteigt.

1. Aus der Bestimmung des vorigen Artikels geht bereits hervor, dass der Befrachter von seinem Rücktrittsrecht auch dann Gebrauch machen darf, wenn durch die daraus hervorgehende Ausladung der Waaren die Wartezeit überschritten werden sollte, ja sogar wenn der Anfang mit der Ausladung erst nach dem Ablauf der Wartezeit gemacht werden könnte. Da aber die Fautfracht nur als Entschädigung für den Bruch des Frachtvertrages anzusehen ist, so muss dem Verfrachter noch fernerer Ersatz für den durch das Wiederausladen der Waaren entstehenden Zeit-

verlust zu Theil werden. Auf dieser Erwägung beruhen die Bestimmungen dieses Artikels.

2. Wenn die Wiederausladung innerhalb der Ladezeit bewerkstelligt werden kann, so hat der Befrachter ausser der Fautfracht die Kosten der Einladung und Ausladung zu tragen. Dies steht allerdings im Gegensatz zur Regel der Art. 562 und 594. Allein einmal ist hierfür massgebend gewesen die Erwägung, dass wenigstens die Kosten der Ausladung im Bestimmungshafen nach dem daselbst bestehenden Gebrauch gar nicht dem Verfrachter zur Last fallen, oder in Folge gewisser Umstände*) sich erheblich geringer stellen können, als im Abladehafen (vgl. Prot. V S. 2452); ferner aber sind die Kosten der Ein- und Ausladung vom Gesetzbuch in Ermangelung einer dafür in Betracht kommenden spezielleren Norm nur deshalb dem Verfrachter zur Last gelegt, weil derselbe Ersatz dafür in der vereinbarten Fracht erhält; diese vereinbarte Fracht (welche doch nur die ganze Fracht sein kann) bekommt eben der Verfrachter in diesem Falle nicht.

3. Wird die Ladezeit überschritten, aber die Wartezeit innegehalten, so hat der Befrachter noch das gewöhnliche, d. h. für diesen Frachtkontrakt Platz greifende Liegegeld zu zahlen. Wird die Wartezeit auch überschritten, ausser dem Liegegelde auch Ersatz für den nachweisbar hierdurch noch nicht gedeckten Schaden zu leisten. Ein solcher Schaden kann z. B. daraus entstehen, dass in Folge der Verzögerung der Abreise ein Hinderniss der Abfahrt eintritt, z. B. Frost, welcher den Schiffer zwingt, Monate lang liegen zu bleiben. Und hierdurch wieder kann derselbe möglicherweise verhindert werden, einen bereits anderweitig unter einer namhaften Konventionalstrafe eingegangenen Frachtkontrakt zu erfüllen (Prot. V S. 2124 f.).

Art. 583.

Nachdem die Reise im Sinne des Art. 581 angetreten ist, kann der Befrachter nur gegen Berichtigung der vollen Fracht, sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Im Fall der Wiederausladung hat der Befrachter nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Verfrachter entsteht.

*) Es kann im Bestimmungshafen z. B. der Schiffer sich zum Herausnehmen der Ladung aus dem Schiffe seiner eigenen Leute bedienen, während er im Abladehafen dazu besondere Arbeiter verwenden muss. Vielleicht sind auch die Arbeitslöhne im ersten Hafen geringer als im letzten.

Zum Zweck der Wiederausladung der Güter die Reise zu ändern oder einen Hafen anzulaufen, ist der Verfrachter nicht verpflichtet.

1. Wie schon oben bemerkt (s. die Ausführungen zum Art. 579 S. 209), kann der Befrachter auf die Leistung des Verfrachters d. h. den Transport der Waaren verzichten; aber er kann dies nie unter Bedingungen thun, wodurch Interessen des Verfrachters beschädigt, und diesem Verbindlichkeiten auferlegt werden, welche nicht aus dem ursprünglichen Frachtvertrage hervorgehen. Dies folgt bereits aus allgemeinen Rechtsprinzipien (wie auch das O.A.G. zu Lübeck — in einem Erk. vom 30. Juni 1870 in Seuffert's Archiv XXIV Nr. 267 — darauf hinweist), ist aber vom H.G.B. gleich anderen Gesetzgebungen*) noch ausdrücklich anerkannt worden (wie in diesem Artikel, so noch in Art. 639 f. Art. 643 Ziff. 4).

2. Nach dem Gesetz muss daher dem Verfrachter alles das zu Theil werden, was er auf Grund des Frachtvertrages zu fordern haben würde, wenn er den Transport ausgeführt hätte. Er hat daher Anspruch auf die volle Fracht und alle im Art. 615 genannten Accessionen derselben, sowie auf Ersatz derjenigen, bei Gelegenheit des Transportes entstandenen (vom Art. 616 aufgezählten) ausserordentlichen Unkosten, welche dem Befrachter zur Last fallen. Weshalb freilich der Art. 583 den Befrachter ohne Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Frachtvertrages nöthigt, die Fracht Zug um Zug gegen die Auslieferung der Ladung dem Verfrachter zu zahlen, ist nicht abzusehen, indem dadurch der Letztere unter Umständen besser gestellt wird, als wenn er den Transport ausgeführt hätte. Die Protokolle der Hamburger Konferenz geben darüber keine Auskunft. Der Wortlaut des Artikels („gegen Berichtigung") lässt aber, besonders wenn man ihn mit der in dieser Hinsicht abweichenden Bestimmung des Art. 581 („unter der Verpflichtung — die Hälfte — der Fracht — zu zahlen") vergleicht, keine andere Auffassung zu. Man kann auch eine andere Auslegung nicht darauf stützen wollen, dass Art. 583 auf den Art. 615 verweist, welcher den Empfänger nur „nach Massgabe des Frachtvertrages oder des Konnossements" zur Zahlung der Fracht verpflichtet; denn der Hinweis auf Art. 615 geschieht nur zur Präzisirung der Fracht-Accidenzen.

3. Den Befrachter treffen alle Kosten, welche durch die Ausführung seines Verlangens entstehen. Er hat zwar nicht, wie im vorigen Artikel, die gesammten Kosten der Einladung und Wiederausladung zu tragen, vielmehr sind die einen wie die anderen zu Lasten des Verfrachters, soweit nicht eine engere Norm darüber etwas Anderes bestimmt. Sollten aber in

*) So u. a. vom *Code de comm. art. 293.*

Folge eines solchen dem Destinatär die Kosten der Ausladung treffen, so hat der Befrachter in diesem Falle dieselben zu tragen, eben so aber auch die Kosten, welche der Verfrachter nicht gehabt hätte, „wenn er die Ladung erst im Bestimmungshafen gelöscht haben würde“ (Prot. V S. 2451 f.).

4. Der Befrachter hat ferner dem Verfrachter den durch den Aufenthalt verursachten Schaden zu ersetzen. Darunter sind nicht nur die für den Aufenthalt in dem Löschungshafen vom Schiffer zu machenden Ausgaben zu verstehen, als Hafengelder, Heuer und Unterhaltungskosten für die Besatzung, sondern auch jeder anderweitige positive Schaden, welcher dem Verfrachter dadurch erwachsen ist, dass er das Schiff nicht mit der Ladung nach dem Bestimmungshafen gebracht hat. Dahin gehören die für die Einnahme von Ballast aufzuwendenden Kosten, wenn der Verfrachter durch einen bereits abgeschlossenen Frachtvertrag genöthigt war, nach jenem Hafen Behufs Einnahme einer neuen Ladung zu versegeln, eben so eine Konventionalstrafe, welche dadurch verwirkt, dass der Verfrachter lediglich in Folge der Weisung des Befrachters einen anderweitigen Frachtvertrag nicht rechtzeitig (z. B. wegen inzwischen eingetretenen Frostes) hat ausführen können. Dagegen erstreckt sich die Verbindlichkeit des Befrachters „nicht auf den Ersatz eines entgehenden Gewinnes“, welcher etwa darin gefunden werden könnte, dass der Schiffer durch die in Folge der Entlöschung und Einnahme von Ballast „entstehende Verzögerung seiner Ankunft im Bestimmungshafen eine günstige Konjunktur für Eingehung neuer Frachtverträge“ nicht mehr hat benutzen können (Prot. V S. 2451).

Art. 584.

Der Befrachter ist statt der vollen Fracht nur zwei Drittel derselben als Fautfracht zu zahlen verpflichtet, wenn das Schiff zugleich auf Rückladung verfrachtet ist oder in Ausführung des Vertrags zur Einnahme der Ladung eine Fahrt aus einem anderen Hafen zu machen hat, und wenn in diesen beiden Fällen der Rücktritt früher erklärt wird, als die Rückreise oder die Reise aus dem Abladungshafen im Sinne des Art. 581 angetreten ist.

Für das in diesem Artikel normirte Rechtsverhältniss sollten, so weit die Frachtforderung in Frage steht, keine anderen Grundsätze zur Anwendung kommen, als für das im vorigen Artikel geregelte, weil die Rechtsverhältnisse in Wahrheit dieselben sind. Ist ein Schiff auf Rückladung zugleich verfrachtet, so beginnt die Reise mit dem Abgange aus dem Ausreisehafen, und sie endet mit der Ankunft resp. Löschung in diesem, da für die Ausreise und Rückreise nur Eine Fracht stipulirt worden ist. Hat das Schiff nach dem Frachtkontrakt sich erst von dem Hafen, in dem es sich befindet, in Ballast nach einem anderen Hafen zu begeben, um die

Ladung einzunehmen, so beginnt die Reise mit dem Anfange der Ballastreise und endet mit der Entlöschung der Ladung im Bestimmungshafen.

Der Preussische Entwurf (Art. 482) hatte nun die Bestimmung getroffen:

— *Hatte das Schiff zur Einnahme der Ladung schon eine Fahrt aus einem anderen Hafen gemacht, oder war das Schiff auf Rückladung verfrachtet, so ist der Befrachter zur Bezahlung der vollen bedungenen Fracht verpflichtet; es sind ihm jedoch darauf die für die anderweit erhaltenen Ladungsgüter eingehenden Frachtgelder zu Gute zu rechnen.*

Der Schiffer darf eine Ladung derselben Art, wie die bedungene nicht zurückweisen, wenn sie ihm anderweit geboten wird.

Dass der Verfrachter hier verpflichtet wurde, sich die anderweit erhaltene Fracht auf seine Frachtforderung anrechnen zu lassen, ist nur daraus zu erklären, dass man die Reise in Ladung — im Gegensatz zur Ballastreise — resp. die Rückreise als selbständige Reise betrachtete.

Auf der Hamburger Konferenz wurde jedoch gegen den dem Verfrachter prinzipiell zuerkannten Anspruch auf die volle Fracht Widerspruch erhoben, indem man geltend machte, dass bei der *locatio conductio operis* — im Gegensatz zur *locatio conductio operarum* — die Forderung des *conductor operis*, wenn der *locator* „von der Ausführung des Werkes keinen Gebrauch“ mache, nicht „auf Bezahlung des vollen bedungenen Lohnes“ gehe, sondern sich lediglich in eine Interessenforderung auflöse, bei deren Berechnung die Kosten, welche die Ausführung mit sich gebracht haben würde, in Abzug kommen müssten. Ausserdem wurde darauf hingewiesen, dass die Liquidation mit Rücksicht auf die Frage „welcher anderweitige Verdienst des Schiffers von der vollen Fracht in Abzug kommen müsse“, besondere Schwierigkeiten darbieten würde (Prot. V S. 2139. S. 2149). Um diese zu vermeiden, wurde der Antrag gestellt, „dem Verfrachter eine zwischen der halben und der ganzen Fracht liegende, durch freies richterliches Ermessen zu bestimmende Quote der Fracht“ zuzusprechen, ein Vorschlag, der von 6 Stimmen angenommen, von 6 Stimmen verworfen wurde. Noch ehe indess mit Rücksicht auf diesen Antrag eine Entscheidung durch den dem Präsidenten der Konferenz zustehenden Stichentscheid getroffen war, wurde ein anderer Antrag gestellt, wonach der Befrachter verpflichtet sein sollte, die volle Fracht zu entrichten, aber die Befugniss erhielt, eine angemessene — im Streitfalle durch den Richter festzustellende, aber nie die Hälfte der vollen Fracht übersteigende — Quote in Abzug zu bringen, „wenn nach den Umständen anzunehmen“ wäre, dass sich dem Verfrachter „ohne Beschwerde Gelegenheit zu anderweitem Frachtverdienst“ darböte, oder dass ihm wenigstens „ein sonst nothwendiger Kostenaufwand gespart würde“ (Prot. V S. 2143).

Dieser Antrag wurde mit einer Majorität von 7 gegen 5 Stimmen und unter einem förmlichen Protest des stimmführenden Abgeordneten für Hamburg angenommen (Prot. V S. 2150 f.). Noch in erster Lesung kam man abermals auf diesen Punkt zurück, und es wurde unter Hinweis darauf, dass zu befürchten, es werde „in jedem einzelnen Falle über die Summe, welche von der ganzen Fracht in Abzug zu bringen sei“, ein Prozess entstehen, der Antrag gestellt, dem Verfrachter zwei Drittheile der Fracht zuzusprechen, und dieser Antrag wurde fast einstimmig angenommen (Prot. V S. 2498 f.).

Um den Sinn des Artikels richtig zu erfassen, muss man denselben mit Art. 581 ff. kombiniren. Danach ist der Befrachter, auch wenn eine Reise der in Art. 584 behandelten Art vorliegt, berechtigt gegen Zahlung der Hälfte der vollen Fracht vom Vertrage zurückzutreten, so lange ihm dies gestattet sein würde, wenn nur die erste Reise den Gegenstand des Frachtvertrages bildete, d. h. vor Antritt der Reise aus dem Abgangshafen. Vom Antritt dieser Reise bis zum Antritt der Rückreise resp. der Reise in Ladung kann der Befrachter gegen zwei Drittel der Fracht zurücktreten. Von dem Augenblick aber, wo auch diese Reise als angetreten gilt, nur gegen Zahlung der ganzen Fracht (Prot. V S. 2140. VIII S. 3889).

Unter der vollen Fracht ist selbstverständlich zu verstehen die für die Ausreise und die Rückreise resp. die Ballastreise und die Reise in Ladung zusammen stipulirte Fracht.

Art. 585.

Bei anderen zusammengesetzten Reisen erhält der Verfrachter, wenn der Befrachter den Rücktritt erklärt, bevor in Bezug auf den letzten Reiseabschnitt die Reise im Sinne des Art. 581 angetreten ist, als Fautfracht zwar die volle Fracht, es kommt von dieser jedoch eine angemessene Quote in Abzug, sofern die Umstände die Annahme begründen, dass der Verfrachter in Folge der Aufhebung des Vertrages Kosten erspart und Gelegenheit zu anderweitigem Frachtverdienst gehabt habe.

Können sich die Parteien über die Zulässigkeit des Abzuges oder die Höhe desselben nicht einigen, so entscheidet darüber der Richter nach billigem Ermessen.

Der Abzug darf in keinem Falle die Hälfte der Fracht übersteigen.

1. Für andere Fälle kombinirter Reisen, als die im Art. 584 behandelten, enthielt der Preussische Entwurf keine Bestimmung, und es herrschte zuerst auch auf der Hamburger Konferenz die Ansicht vor, „dass bei der grossen Verschiedenheit der massgebenden Verhältnisse, hierüber keine allgemeinen Bestimmungen erlassen werden könnten, die Entscheidung hierüber vielmehr dem

Richter anheimzugeben sei“ (Prot. V S. 2174); später machte sich jedoch die Auffassung geltend, dass die „aus zwei Gliedern“ zusammengesetzten Reisen (d. h. die Reisen, deren der Art. 584 Erwähnung thut) gleichfalls zu den „kombinirten Reisen“ gehörten, und dass, was für jene beschlossen sei, „in der Regel auch für die aus mehreren Gliedern bestehenden Kombinationen Geltung haben müsse, soweit sie überhaupt als eine einzige Reise angesehen werden könnten“. Es wurde daher die für die Reisen des Art. 584 von der Versammlung zuerst beliebte Bestimmung, dass der Befrachter im Falle des Rücktritts zur Zahlung der ganzen Fracht unter eventuellem Abzug einer angemessenen Quote verpflichtet sei (s. o. S. 216), auch auf die anderweitigen kombinirten Reisen ausgedehnt (Prot. V S. 2200 f. S. 2478). Diese Bestimmung liess man für die letzteren Reisen stehen, als man für die Reisen des Art. 584 dem Verfrachter das Recht auf zwei Drittel der Fracht zusprach (Prot. V S. 2499).

Für konsequent kann man es freilich nicht halten, dass die Hamburger Konferenz für ein wesentlich gleichartiges Rechtsverhältniss (Art. 583. 584. 585) drei verschiedene Prinzipien aufgestellt hat, und es ist mir namentlich die *ratio* nicht erfindlich, nach welcher der Verfrachter bei der kombinirten Reise des Art. 584 immer zwei Drittel, bei der des Art. 585 möglicher Weise einmal nur drei Fünftel oder gar die Hälfte der stipulirten Fracht erhält.

2. Unter der vollen Fracht ist die für die sämmtlichen Reisen etwa stipulirte Gesammtfracht zu verstehen; ist eine solche nicht vereinbart, die Summe aller einzelnen Frachtbeträge.

3. Ob übrigens ein Frachtkontrakt, vermöge dessen der Verfrachter sich verpflichtet, eine Reihe von Reisen für einen bestimmten Befrachter zu unternehmen, als Vertrag über Eine kombinirte Reise, oder als Kontrakt über mehrere unabhängige Reisen aufzufassen, ist *quaestio facti.* Ist für jede der verschiedenen Reisen die Fracht in der einen oder der anderen Weise besonders normirt, so ist das ein starkes Argument für die Annahme verschiedener Reisen (vgl. Prot. VIII S. 3890 f.).

Art. 586.

Hat der Befrachter bis zum Ablauf der Wartezeit keine Ladung geliefert, so ist der Verfrachter an seine Verpflichtungen aus dem Vertrage nicht länger gebunden, und befugt, gegen den Befrachter dieselben Ansprüche geltend zu machen, welche ihm zugestanden haben würden, wenn der Befrachter von dem Vertrage zurückgetreten wäre (Art. 581. 584. 585).

1. Die Bestimmung dieses Artikels bezieht sich eben sowohl auf die einfache Reise, wie auf die aus zwei Gliedern und auf die aus mehr als zwei Gliedern zusammengesetzte Reise.

2. Zweifelhaft ist nur, ob bei einer kombinirten Reise der Schiffer schon dann befugt ist, „von dem Vertrage abzugehen“, wenn er in einem Hafen die bedungene Ladung nicht erhält, „obschon er nach dem Vertrage in anderen Häfen wieder andere Ladungen in Empfang zu nehmen und weiter zu transportiren“ hat? Die Frage ist weder unbedingt zu bejahen, noch zu verneinen, vielmehr sind bei ihrer Beantwortung immer die konkreten Umstände in Betracht zu ziehen (Prot. V S. 2499 f.). Es werden sich in dieser Hinsicht folgende allgemeine Regeln aufstellen lassen:

a. Werden in einem bestimmten Hafen keine Güter vom Befrachter resp. dessen Bevollmächtigten geliefert, verlangt dieser aber (natürlich unter Erfüllung der im Art. 579 angegebenen Bedingungen), dass sich das Schiff in Ballast nach dem nächsten Hafen begebe, um dort Ladung in Empfang zu nehmen, so hat der Schiffer dieser Anweisung Folge zu leisten. Der Befrachter kann nämlich verlangen, dass der Verfrachter auch ohne die volle bedungene Ladung die Reise antritt (Art. 579). Daraus ist wieder zu folgern, dass der Erstere auch fordern darf, dass der Letztere die Reise in Ballast macht, wo er ein Interesse daran hat, denn da das Gesetz über das Minimum der Ladung nichts bestimmt, mit welcher der Schiffer die Reise anzutreten hat, so kann er auch beanspruchen, dass derselbe ohne alle Ladung, d. h. in Ballast sich nach dem Bestimmungshafen begiebt, um so mehr, als hierdurch die Lage des Verfrachters in keiner Weise verschlechtert wird. Gegen diese Auffassung lässt sich auch der Umstand nicht geltend machen, dass der Art. 579 den Schiffer verpflichtet, „ohne die volle bedungene Ladung“ und nicht ohne Ladung überhaupt die Reise anzutreten; denn da der citirte Artikel nur die einfache Reise vor Augen hat, so wäre es sinnlos gewesen, wenn derselbe den Schiffer ausdrücklich verpflichtet hätte, eine Reise ohne Ladung zu machen, woran der Befrachter gar kein Interesse gehabt hätte. Eben so wenig kann man der gedachten Ansicht den Art. 587 Abs. 3 entgegensetzen, denn auch hier wird der Verfrachter lediglich deshalb von der Verpflichtung entbunden, die im Vertrage bezeichnete Reise — das wären aber im vorliegenden Falle sämmtliche Reisen, nicht eine einzelne — auszuführen, weil dies ohne jedes Interesse für den Befrachter wäre.

b. Soll der Schiffer die Ladung nicht vom Befrachter selbst, sondern von einem Dritten in Empfang nehmen, so ist er verpflichtet, dem Ersteren von der nicht erfolgten Lieferung nach Art. 578 Anzeige zu machen und das weiter in diesem Artikel vorgeschriebene Verfahren zu beobachten. Wäre aber eine solche Anzeige nicht zu bewerkstelligen, so würde der Schiffer nach Art. 504, welcher ihm aufgiebt, das Interesse der Ladungsbetheiligten wahrzunehmen,*) verpflichtet sein, nach dem nächsten Hafen

*) Darauf wurde auch auf der Hamburger Konferenz aufmerksam gemacht: Prot. V S. 2499 f.

zu versegeln, um daselbst andere Ladung in Empfang zu nehmen, vorausgesetzt, dass nicht die Unmöglichkeit, solche zu erhalten, klar vorlag.

c. In allen anderen Fällen wird man dem Schiffer wohl das Recht einräumen müssen, vom Vertrage zurückzutreten, wenn er auch nur in einem der namhaft gemachten Häfen keine Ladung erhält.

3. Wenn das Gesetz den Befrachter nicht länger für gebunden erklärt, so soll damit gesagt werden, dass der Vertrag nicht *ipso jure* aufgelöst ist, wenn die Ladung nicht bis Ende der Wartezeit geliefert worden, sondern dass der Verfrachter das Recht hat, vom Vertrage zurückzutreten. Dazu bedarf es allerdings keiner ausdrücklichen Erklärung, sondern es kann dies eben so gut durch konkludente Handlungen geschehen, z. B. durch Absegeln, durch Abschliessen einer neuen Charter. Würde aber der Verfrachter liegen bleiben und nach Ablauf der Wartezeit die ursprünglich bedungene Ladung ohne irgend eine besondere Vereinbarung einnehmen, so könnte dies nicht als ein neuer Frachtvertrag betrachtet und der Verfrachter nicht für berechtigt gehalten werden, neben der Fautfracht noch die ursprünglich für die Ladung vereinbarte Fracht zu fordern. Durch bedingungslose Annahme der Ladung nach der Wartezeit würde der Schiffer vielmehr zu erkennen geben, dass er den alten Frachtkontrakt als noch zu Recht bestehend anerkenne (Prot. VIII S. 3878 f.).

Art. 587.

Auf die Fautfracht wird die Fracht, welche der Verfrachter für andere Ladungsgüter erhält, nicht angerechnet.

Durch diese Bestimmung wird jedoch die Vorschrift im ersten Absatz des Art. 585 nicht berührt.

Der Anspruch des Verfrachters auf Fautfracht ist nicht davon abhängig, dass er die im Vertrage bezeichnete Reise ausführt.

Durch die Fautfracht werden die Ansprüche des Verfrachters auf Liegegeld und die übrigen ihm etwa zustehenden Forderungen (Art. 615) nicht ausgeschlossen.

Der Abs. 1 des Artikels bezieht sich, wie aus Abs. 2 ersichtlich, auf die Fautfracht des Art. 581 und die des Art. 584. Die Bestimmung erklärt sich daraus, dass dem Verfrachter gerade ein Anspruch auf Fautfracht im Betrage von $^1/_2$ resp. $^2/_3$ der stipulirten Fracht an Stelle des Anspruchs auf die ganze Fracht, unter Abzug der anderweit verdienten, eingeräumt ist.

Durch den Empfang der Fautfracht wird der Verfrachter wegen seines Anspruchs auf Liegegeld und die ihm sonst noch zustehenden Forderungen nicht abgefunden, weil die Fautfracht nur eine Entschädigung für die verloren gehende Fracht ist. Das Liegegeld speziell muss bezahlt werden nach den allgemeinen Grundsätzen

über die Miethe ohne Rüchsicht darauf, ob während der Ueberliegezeit die Abladung bewerkstelligt worden ist oder nicht, denn das Schiff hat zur Disposition des Befrachters gestanden, und wenn derselbe auch durch einen in seiner Person sich ereignenden Zufall verhindert worden wäre, davon Gebrauch zu machen, so befreit ihn dies nicht von der Verbindlichkeit, die *merces* zu zahlen.

Art. 588.

Ist ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet, so gelten die Art. 568 bis 587 mit folgenden Abweichungen:

1. *Der Verfrachter erhält in den Fällen, in welchen er nach diesen Artikeln mit einem Theile der Fracht sich begnügen müsste, als Fautfracht die volle Fracht, es sei denn, dass sämmtliche Befrachter zurücktreten oder keine Ladung liefern.*
 Von der vollen Fracht kommt jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten angenommen hat.
2. *In den Fällen der Art. 582 und 583 kann der Befrachter die Wiederausladung nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung nöthig machen würde, es sei denn, dass alle übrigen Befrachter ihre Genehmigung ertheilten. Ausserdem ist der Befrachter verpflichtet, sowohl die Kosten, als auch den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.*
 Machen sämmtliche Befrachter von dem Rechte des Rücktritts Gebrauch, so hat es bei den Vorschriften der Art. 582 und 583 sein Bewenden.

1. Das Gesetzbuch stellt hinsichtlich der Lade- und Ueberliegezeit und hinsichtlich des Rücktritts vom Vertrage die Vercharterung einer Quote, sowie eines räumlich bestimmten Theils des Schiffes der eines ganzen Schiffes gleich. Trotzdem wurden auf der Hamburger Konferenz — freilich erst in zweiter Lesung — in zwei Punkten wesentliche Abweichungen hiervon statuirt und die Grundsätze der Stückgüterfracht zur Anwendung gebracht (Prot. VIII S. 3882—3885).

Die erste in Ziff. 1 enthaltene Abweichung wurde dadurch gerechtfertigt, dass „das Recht gegen Entrichtung einer Quote der Fracht vom Vertrage zurückzutreten, nicht füglich jedem einzelnen Befrachter für sich zugestanden werden könne, weil diese Quoten nur unter der Voraussetzung als eine entsprechende Entschädigung des Verfrachters betrachtet worden seien, dass der Letztere die Reise nicht zu machen brauche", während hier „die Reise des Rücktrittes unerachtet ausgeführt werden müsse." Die Konferenz hielt sich, obwohl sie die juristische Natur der hier in Frage stehenden Frachtverträge der des Totalfrachtvertrages gleichstellte,

zu dieser Abweichung für berechtigt, weil die von ihr getroffenen „Bestimmungen über den Rücktritt vom Vertrage gegen eine im Gesetz ein für allemal bestimmte Quote der Fracht nicht auf dem inneren Wesen der Totalbefrachtungen, sondern lediglich auf Zweckmässigkeitsrücksichten beruhten“ (Prot. VIII S. 3882 f.). Auch lässt sich noch geltend machen — auf welchen Umstand in der Konferenz freilich nur mit Rücksicht auf Stückgüterladungen hingewiesen wurde — dass bei „Vercharterung des ganzen Schiffes“ die volle Fracht zu bezahlen ist, „wenn der Schiffer die Reise mit einem Theile der Ladung ausführen“ muss (Prot. V S. 2178).

Die Bestimmung der Ziff. 2 erklärt sich daraus, dass, wenn die Güter mehrerer Befrachter auf dasselbe Schiff abgeladen werden, eine gewisse Gemeinschaft zwischen diesen Personen entsteht, welche die Folge hat, dass Jeder bei der Geltendmachung seiner Rechte auf die seiner Mitbefrachter Rücksicht nehmen muss. Tritt nun eine Kollision zwischen den Ansprüchen verschiedener Befrachter ein, so kann diese nicht in der Weise gelöst werden, dass man die Majorität entscheiden lässt, noch auch, dass der Geldwerth der von jedem geladenen Güter für massgebend gehalten wird, vielmehr muss naturgemässer Weise der, welcher eine Abweichung von dem ursprünglichen Kontraktverhältniss beansprucht, denjenigen gegenüber zurückstehen, welche die Ausführung desselben verlangen.

2. Nur den Befrachtern wird das Recht abgesprochen, die Wiederausladung ihrer Güter ohne Zustimmung der Mitbefrachter zu verlangen. Dieselbe wird aber nicht unbedingt verboten, so dass der Schiffer einem darauf gerichteten Verlangen auch ohne eingeholte Genehmigung der Letzteren stattgeben darf, vorausgesetzt, dass nur keine rechtliche Interessen dieser dadurch verletzt werden (Prot. V S. 2454).

3. Unter Umständen kann es zweifelhaft sein, ob die Kontrahenten „die Verfrachtung eines räumlich bestimmten Theils oder eine Stückbefrachtung mit der Nebenbedingung beabsichtigt haben, dass „die Ladung in einem bestimmten Raume untergebracht werden“ soll. Die Entscheidung dieser Frage ist aber immer nur dem konkreten Vertrage zu entnehmen, welcher stets einen Anhaltpunkt dafür abgeben wird, worin der „Hauptgegenstand des Vertrages“ besteht (Prot. V S. 2185).

Art. 589.

Hat der Frachtvertrag Stückgüter zum Gegenstand, so muss der Befrachter auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug die Abladung bewirken.

Ist der Befrachter säumig, so ist der Verfrachter nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten; der Befrachter muss, wenn ohne dieselben die Reise angetreten wird, gleichwohl die

volle Fracht entrichten. Es kommt von der letzteren jedoch die Fracht für diejenigen Güter in Abzug, welche der Verfrachter an Stelle der nicht gelieferten angenommen hat.

Der Verfrachter, welcher den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kund zu geben. Auf diese Erklärung finden die Vorschriften des Art. 572 Anwendung.

1. Der Artikel bezieht sich auf alle Fälle, in denen ein Frachtvertrag über den Transport von Stückgütern abgeschlossen ist, ohne Rücksicht darauf, ob der Schiffer das Schiff von vorn herein auf Stückgüter angelegt, d. h. dem Publikum gegenüber sich zur Annahme von Stückgütern bereit erklärt hat oder nicht.

2. Abweichend von den übrigen Kategorien der Frachtverträge beginnt bei der Stückgüterfracht die Verpflichtung zum Laden nicht erst mit dem auf die Anzeige des Schiffers von der Ladebereitschaft folgenden Tage, sondern sofort mit der darauf gerichteten Aufforderung des Schiffers, vorausgesetzt natürlich, dass diese Aufforderung zu einer Zeit erfolgte, wo noch ein Anfang mit dem Laden gemacht werden konnte. Mit der Abladung ist dann ohne Unterbrechung fortzufahren. Ob der Verfrachter dieser seiner Verpflichtung nachgekommen, darüber entscheidet das Ermessen des Richters, der natürlich darauf Rücksicht zu nehmen hat, ob an dem Tage der Aufforderung selbst etwa wegen der vorgerückten Tageszeit ein Anfang mit der Abladung nicht mehr gemacht werden konnte, und ob die Abladung an gewissen Tagen wegen widriger Witterung und überhaupt in Folge irgend eines Zufalls ausgesetzt werden musste (vgl. Prot. VIII S. 3885. Entsch. des Hamb. Oberger. vom 1. April 1864 bei Hermann und Hirsch, Samml. S. 380f.). Ohne die gedachte Aufforderung des Schiffers würde der Befrachter nicht *in mora* gesetzt werden.

3. Wenn das Gesetz bei Stückgüterfracht auch keine gesetzliche Ladezeit kennt, so ist damit nicht die vertragsmässige Festsetzung einer Ladezeit oder auch Ueberliegezeit ausgeschlossen. Für die Berechnung derselben sind jedoch die Regeln des Gesetzbuchs über die gesetzliche Lade- und Ueberliegezeit nicht massgebend, vielmehr hat sich der Richter lediglich nach dem Vertrage, event. nach allgemeinen Rechtsprinzipien zu richten, und nur von dem bei den gesetzlichen Fristen geltenden Prinzip der Civilkomputation würde auch hier, wenn nicht die entgegengesetzte Absicht der Kontrahenten erhellte,*) analoger

*) Diese entgegengesetzte Absicht würde anzunehmen sein, wenn die Ladezeit in Stunden und nicht in Tagen ausgedrückt wäre, es müsste denn die Zahl der Stunden mit einer bestimmten Zahl von Tagen im Gebrauche

Gebrauch zu machen sein, denn da diese Komputation in den Anordnungen des Handelsgesetzbuchs zur Durchführung gebracht ist (vgl. z. B. Art 328. 568 Abs. 2. 571. 595 Abs. 3. 610. 623. 834), so ist sie in Handelsgeschäften im Zweifel auch bei vertragsmässigen Zeitbestimmungen anzunehmen (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130). Daher würde auch in diesem Falle der Anfang der Ladezeit in denselben Zeitpunkt, wie bei Verfrachtung eines ganzen Schiffes zu setzen sein. Hiervon abgesehen würden, in Ermangelung einer anderweitigen vertragsmässigen Disposition, die Tage in ununterbrochener Reihenfolge zu zählen sein, ohne dass die Ausnahme des Art. 574 Ziff. 1 Platz griffe, wogegen umgekehrt die Tage nicht in die Lade- und Ueberliegezeit eingerechnet werden könnten, an denen der Hinderungsgrund der Abladung das Schiff trifft.*)

4. Die Gründe für die, mit der Mehrheit der neueren Seerechte**) im Widerspruch stehende Bestimmung des Abs. 2 sind natürlich die für die derselben nachgebildeten Grundsätze der Ziff. 1 des vorigen Artikels bereits (o. S. 221 f.) angegebenen (vgl. Prot. V S. 2177—2180).

5. Die in Abs. 3 angeordnete Erklärung des Verfrachters, welche dem früheren Rechte konform ist (Pöhls, Seerecht II S. 572), ist nothwendig, „weil sonst der Befrachter nicht ohne Grund annehmen könnte, der Schiffer habe hinreichende anderweitige Ladung erhalten und deshalb auf Bezahlung der Fracht für die ausgefallenen Güter verzichtet" (Prot. V S. 2180). Ausserdem soll dadurch dem Befrachter Gelegenheit gegeben werden, sich darüber zu vergewissern, ob der für seine Waaren erforderliche Raum in Wahrheit ungenutzt geblieben (Entsch. des Hamburger Handelsger. vom 12. Mai 1863 bei Herrmann und Hirsch, Samml. Nr. 54).

6. Nicht als Stückgüterfracht ist der Fall zu behandeln, wenn ein Makler, von dem Schiffer beauftragt, ihm eine Ladung zu besorgen, mit einer Anzahl von Befrachtern „Frachtverträge vorbereitet und sodann im Namen aller dieser Befrachter mit dem Schiffer eine gemeinschaftliche Chartepartie schliesst." Hierauf sind vielmehr die Grundsätze über die Totalvercharterung des Schiffes zur Anwendung zu bringen, freilich mit der Modifikation, „dass die Disposition über das Schiff, das Rücktrittsrecht vom Vertrage und dergleichen nicht jedem einzelnen Befrachter, son-

des gewöhnlichen Lebens vollständig gleichbedeutend sein. Dies hat auch das R.O.H.G. — in Uebereinstimmung mit dem A.G. zu Stettin — in dem Erk. vom 25. November 1873 (Entsch. XII S. 128 f.) angenommen, wo es die Ausdrücke 48 Stunden und 2 Tage als synonym bezeichnet. Vgl. auch Art. 610 H.G.B. („acht und vierzig Stunden nach dem Tage der Uebernahme").

*) Es ist dies eine Konsequenz des Grundsatzes, dass jeder den Zufall zu tragen hat, der sich in seiner Person ereignet.

**) Dahin gehört auch der *Code de comm. art. 291.*

dern nur dem Konsortium derselben“ zusteht, welches letztere als Kontrahent anzusehen (Prot. V S. 2186) und als Gelegenheitsgesellschaft (H.G.B. B. 3 Tit. 2) aufzufassen sein würde.

Art. 590.

Nach der Abladung kann der Befrachter auch gegen Berichtigung der vollen Fracht, sowie aller sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen nur nach Massgabe des ersten Absatzes der Vorschrift unter Ziff. 2 des Art. 588 von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederausladung der Güter fordern.

Ausserdem findet auch für diese Fälle die Vorschrift im letzten Absatz des Art. 583 Anwendung.

Art. 591.

Ist ein Schiff auf Stückgüter angelegt und die Zeit der Abreise nicht festgesetzt, so hat auf Antrag des Befrachters der Richter nach den Umständen des Falles den Zeitpunkt zu bestimmen, über welchen hinaus der Antritt der Reise nicht verschoben werden kann.

1. Die Bestimmung dieses Artikels wurde auf der Hamburger Konferenz in folgender Weise motivirt: Wenn das Schiff auf Stückgüter angelegt sei, gehe die Meinung der Kontrahenten bei Abschluss eines Frachtvertrages dahin, „dass der Schiffer nicht eher fahren wolle, als bis er eine genügende Ladung habe, dass er aber doch jedenfalls fahren wolle, selbst wenn er nur wenig Ladung erhalten sollte; dass aber auf der anderen Seite der Befrachter keine unverhältnissmässig lange Zeit zu warten beabsichtige“ (Prot. V S. 2192).

2. Die Bestimmung gilt nur für den Fall, dass die Zeit der Abreise „entweder gar nicht oder nur mit unbestimmten Ausdrücken, wie z. B. mit den Worten: so bald als möglich und dergleichen erwähnt“ ist. Dieselbe cessirt, wenn der Schiffer den Frachtvertrag „ausdrücklich oder stillschweigend unter der Bedingung“ eingegangen, „dass er nicht anders als mit genügender Ladung zu fahren verpflichtet sein wolle.“ Und dieselbe Bedeutung hat ein eben dahin zielender feststehender Ortsgebrauch des betreffenden Hafens (Prot. V S. 2190—2193).

Art. 592.

Bei jeder Art von Frachtvertrag hat der Befrachter innerhalb der Zeit, binnen welcher die Güter zu liefern sind, dem Schiffer zugleich alle zur Verschiffung derselben erforderlichen Papiere zuzustellen.

Die Zustellung der nöthigen Papiere an den Schiffer gehört mit zur vollständigen Abladung der Waaren; daher hat der Befrachter, wenn er die Waaren noch während der Ladezeit geliefert,

die fr. Papiere aber erst während der Ueberliegezeit, Liegegeld zu entrichten (Prot. VIII S. 3853f.). Dem Schiffer hat das Gesetz nicht die Verpflichtung auferlegt, die von seiner Seite zu liefernden, für die Expedition des Schiffes erforderlichen Papiere, z. B. das Manifest (Verzeichniss der vom Schiff geladenen Güter) innerhalb derselben Zeit, oder einer sonst bestimmten Zeit zu beschaffen (Prot. V S. 2085f.).

Art. 593.

Der Schiffer hat zur Löschung der Ladung das Schiff an den Platz hinzulegen, welcher ihm von demjenigen, an den die Ladung abzuliefern ist (Empfänger), oder, wenn die Ladung an mehrere Empfänger abzuliefern ist, von sämmtlichen Empfängern angewiesen wird.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn von sämmtlichen Empfängern nicht derselbe Platz angewiesen wird, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffs oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der Anweisung nicht gestatten, so muss der Schiffer an dem ortsüblichen Löschungsplatz anlegen.

1. Das H.G.B. räumt zunächst dem Empfänger der Ladung das Recht ein, den Platz zu bestimmen, an welchem die Löschung stattfinden soll. Dieses Wahlrecht erlischt jedoch, wenn die Wahl „nicht rechtzeitig oder nicht in geeigneter Weise“ erfolgt, und der Empfänger kann alsdann nur verlangen, dass „die Löschung an dem ortsüblichen Platze“ geschieht (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 285f.).

2. Der Schiffer hat, wenn es aus den im Artikel angegebenen Gründen nicht statthaft ist, an dem vom Empfänger gewählten Löschplatz anzulegen, nicht abzuwarten, bis ihm die Weisung zugegangen, sich nach dem ortsüblichen Löschplatz zu begeben, sondern er hat dies von selbst zu thun; widrigenfalls würden ihn dieselben Nachtheile treffen, welche eintreten, wenn er ohne Grund die Anlegung an den vom Empfänger bestimmten Platz weigert. So würde z. B. die Löschzeit, deren Anfang für das Recht des Verfrachters, Liegegeld zu fordern, massgebend ist, nicht beginnen. Diese Pflicht des Schiffers besteht aber nur in den vom Gesetz genannten Fällen. Derselbe würde daher hierzu nicht verpflichtet sein, wenn das Anlegen an dem ihm angewiesenen Löschplatz zwar statthaft, dieser aber nicht frei, d. h. zeitweise durch andere Schiffe besetzt war. Auch würde der Schiffer nicht in einem solchen Falle, um seine Rechte zu wahren, gegen den ihm angewiesenen Löschplatz zu protestiren haben (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 234); und nur dann würde die *bona fides* es fordern, dass derselbe den Empfänger von dem angegebenen Hinderniss der Löschung in Kenntniss setzte, wenn er Grund hätte, anzunehmen, dass dieses dem Letzteren nicht bekannt war.

3. Wenn das Gesetz den Schiffer verpflichtet, an dem ortsüblichen Löschungsplatz anzulegen, so ist damit nicht gesagt, dass derselbe der Weisung des Empfängers unbedingt Folge zu leisten hat, wenn ihm dieser einen der ortsüblichen Löschungsplätze anweist. Sind vielmehr Hindernisse vorhanden, welche es dem Schiffer unmöglich machen, an diesem Platze anzulegen, wie z. B. der Tiefgang des Schiffes, so braucht derselbe einer derartigen Anweisung des Empfängers eben so wenig Folge zu leisten, als wenn derselbe ihm einen anderen — nicht ortsüblichen — Löschungsplatz angegeben hätte. Bei der Frage aber, ob die Sicherheit des Schiffes es gestattet, an einem bestimmten Platze anzulegen, kommt es selbstverständlich nicht nur darauf an, dass ihm keine Gefahr auf der Hinfahrt nach diesem Platze droht, sondern auch, dass dies bei der Rückfahrt gleichfalls nicht zu befürchten ist (Entsch. des R.O.H.G. V S. 372).

Für Bremen sind einige Punkte dieses Artikels noch genauer gesetzlich geregelt durch die (vom Bundesges. vom 5. Juni 1869 § 4 ausdrücklich als Landesgesetz) anerkannte Verordnung, die Löschung der Seeschiffe betreffend, vom 9. (publ. am 12.) Februar 1866 § 1:

Hinsichtlich der Bestimmung des Weserplatzes unterhalb Bremen, an welchem der Schiffer das Schiff zur Löschung der Ladung hinzulegen hat, bleibt es bei dem bisherigen Recht, insbesondere bei der Verpflichtung des Schiffers, jeder rechtzeitigen Anweisung des Löschplatzes von Seiten der Ladungsempfänger Folge zn leisten.

Unter allen Umständen gilt eine Anweisung noch als rechtzeitig, wenn sie innerhalb der nächsten 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes auf der Rhede von Bremerhaven erfolgt. In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar und sobald ausserdem die Weser nicht frei vom Eise ist, darf jedoch weder ein Ladungsempfänger einen Platz zum Löschen der Ladung anweisen, noch ein Schiffer in Ermangelung einer Anweisung einen Löschplatz wählen, der nicht mit der Stadt Bremen durch eine Eisenbahn verbunden ist.

Art. 594.

Sofern nicht durch Vertrag oder durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch einen daselbst bestehenden Ortsgebrauch ein Anderes bestimmt ist, werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, alle übrigen Kosten der Löschung von dem Ladungsempfänger getragen.

Vgl. die Ausführungen zum Art. 562 (s. S. 188).

Zu den Kosten der Löschung, welche der Ladungsempfänger zu tragen hat, gehören auch die des Abwägens, Messens u. s. w.

der Ladung, wenn die Fracht nach Mass, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist.

Art. 595.

Bei der Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen hat der Schiffer, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen.

Die Anzeige muss durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise geschehen, wenn der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist.

Mit dem auf die Anzeige folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Ueber die Löschzeit hinaus hat der Verfrachter nur dann auf die Abnahme der Ladung noch länger zu warten, wenn es vereinbart ist (Ueberliegezeit).

Für die Löschzeit kann, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist, keine besondere Vergütung verlangt werden. Dagegen muss dem Verfrachter für die Ueberliegezeit eine Vergütung (Liegegeld) gewährt werden.

Das Liegegeld wird von dem Richter nach Anleitung des Art. 573 festgesetzt, wenn es nicht durch Vertrag bestimmt ist.

1. Wie die Ladebereitschaft dem Befrachter (s. o. S. 194), so ist die Löschbereitschaft dem Empfänger anzuzeigen. Der Empfänger ist, wie Art. 593 erläutert, derjenige, „an den die Ladung abzuliefern ist,“ daher, wenn über die Ladung ein Konnossement ausgestellt, nur der Inhaber dieses Konnossements. Unterliegt es daher auch in einem konkreten Falle keinem Zweifel, dass der Befrachter zugleich Empfänger der Ladung ist, ist aber über diese vom Schiffer ein (an Order lautendes) Konnossement ausgestellt, so kann die an den Befrachter zu der Zeit, wo er sich noch „nicht im Besitze eines ihn legitimirenden Konnossements befand,“ geschehene Meldung von der Löschbereitschaft für sich allein „als eine den Beginn der Löschzeit bedingende Anzeige im Sinne des Art. 575“ nicht angesehen werden (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 229).

2. Die Löschbereitschaft und demgemäss auch die Anzeige derselben setzt nicht das vorhergehende Einnehmen des Löschplatzes durch den Schiffer oder auch nur die Anweisung eines solchen Seitens des Empfängers voraus. Vielmehr genügt es, dass „von Seiten des Schiffers nichts entgegensteht, den ihm anzuweisenden oder den ortsüblichen Löschplatz ohne Verzug einzunehmen“ (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 234). Das Gesetz verpflichtet nämlich den Schiffer in Betreff des Löschplatzes zunächst den Anweisungen des Empfängers Folge zu leisten. Wäre nun die Löschbereitschaft bedingt durch das Anlegen am Löschplatz, so hätte das Gesetz dem Schiffer aufgeben müssen, vor der Erklärung der Löschbereitschaft sich Behufs Anweisung eines Löschplatzes bei dem Empfänger zu melden. Dies schreibt aber das

Gesetz nicht vor, lässt vielmehr eine Anzeige von der Löschbereitschaft auch unbekannten Empfängern gegenüber durch öffentliche Bekanntmachung zu. Es kann auch, wie das Reichs-Ober-Handels-Gericht (a. a. O.) richtig ausführt, dem Schiffer nicht zugemuthet werden, „sein Schiff schon im Voraus unter Aufwendung von Zeit und Kosten an irgend einen bestimmten ortsüblichen Löschplatz zu legen auf die Gefahr hin, dass dieser dem Interesse des Empfängers nicht entspricht und deshalb alsbald wieder mit einem ihm von diesem angewiesenen anderen Löschplatz vertauscht werden muss.“

3. Die Anzeige ist nicht „ein formeller Akt, sondern es dient als solche jede Erklärung des Schiffers, welche überhaupt geeignet ist, den Empfänger von der Löschbereitschaft des Schiffes in Kenntniss zu setzen.“ Diesen Satz hat das Reichs-Ober-Handels-Gericht (a. a. O. S. 229) m. E. mit Recht auf einen Fall angewendet, wo der Schiffer seine Löschbereitschaft in Gegenwart des Empfangsberechtigten, aber nicht — wenigstens nicht erwiesenermassen oder eingestandenermassen — diesem — sondern einer anderen Person — gegenüber erklärt hatte. Natürlich ist hierbei vorauszusetzen, dass die Mittheilung in der Weise geschah, dass der Empfänger von derselben Notiz nehmen musste, und dass es nicht genügt, wenn die an einem dritten Orte abgegebene Erklärung zufälligerweise zu den Ohren des Empfängers gelangt.

4. Wenn das Gesetzbuch die Löschzeit mit dem Tage beginnen lässt, welcher der Anzeige des Schiffers, „dass er zum Löschen fertig und bereit ist,“ folgt, so versteht sich von selbst, dass die wirkliche Bereitschaft des Schiffers zum Löschen hierbei vorausgesetzt wird (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 233). Nur kommt der Mangel der Löschbereitschaft hierbei nicht in Betracht, ist vielmehr zu Lasten des Empfängers, den dieser selbst verschuldet, etwa durch Unterlassung einer ihm obliegenden Handlung, z. B. durch nicht rechtzeitige Uebergabe der von ihm einzureichenden Deklaration (Prot. V S. 2240. Entsch. des Berliner O.Trib. vom 11. September 1856 in Seuffert's Archiv XI Nr. 295). Die Löschbereitschaft wird auch dadurch ausgeschlossen, dass der Schiffer durch seine Schuld oder durch Zufall verhindert ist, sich sofort nach der Anzeige nach den ihm angewiesenen oder ortsüblichen Löschplatz zu begeben; z. B. in Folge einer Anordnung der Obrigkeit.*) Dass dieser Nachtheil den Verfrachter trifft, geht daraus hervor, dass im H.G.B. für die Ladung und Löschung im Grossen und Ganzen das Prinzip durchgeführt ist, dass Jeder den

*) Derartige Anordnungen kommen bei Petroleum-Ladungen vor. Es besteht häufig die Vorschrift, dass Schiffe mit solcher Ladung nicht nur ausschliesslich an bestimmten Plätzen löschen, sondern auch, dass sie vorläufig an einer gewissen Stelle vor Anker gehen und dort warten müssen, bis die Polizeibehörde sie benachrichtigt, dass an dem Löschplatz ohne sicherheitsgefährliche Konkurrenz mit anderen Schiffen Raum vorhanden.

Zufall zu tragen hat, welcher sich in seiner Person ereignet, bei der Löschung also der Verfrachter den, welcher die Löschung, der Empfänger den, welcher den Empfang der Ladung verzögert (Art. 574. 598. 599 H.G.B. vgl. o. S. 204 f. Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 93f.). Es steht hiermit nicht in Widerspruch die oben (S. 228f.) vertheidigte Ansicht, dass die Löschbereitschaft nicht bedingt ist durch das Einnehmen des Löschplatzes Seitens des Schiffes. Denn es ist auch jetzt nicht gesagt worden, die Löschbereitschaft tritt nicht ein, so lange das Schiff sich nicht nach dem Löschplatz begeben hat, sondern nur, so lange das Schiff nicht in der Lage ist, sich sofort nach dem Löschplatz zu begeben.

5. Ueber den Charakter der Ueberliegezeit und des Liegegeldes vgl. die Ausführungen zu Art. 568 (o. S. 195 f.).

6. Ueber die Bedeutung der Zeit, welche das Schiff im Orderhafen hat warten müssen s. S. 196.

7. Ueber die Verpflichtung des Verfrachters, binnen einer gewissen Zeit die Löschung vorzunehmen, trifft das Gesetzbuch keine Bestimmung. Natürlich haftet derselbe dem Empfänger auf Grund des Frachtvertrages für jeden Schaden, der diesem aus einer verschuldeten Verzögerung der Löschung erwachsen ist. Für die Entscheidung der Frage, ob *culpa* in dieser Hinsicht vorhanden, sind massgebend die über die *culpa* des Schiffers überhaupt aufgestellten Grundsätze (s. o. S. 79, vgl. Meier in Busch' Archiv S. 54—57).

Art. 596.

Ist die Dauer der Löschzeit durch Vertrag nicht festgesetzt, so wird sie durch die örtlichen Verordnungen des Löschungshafens und in deren Ermangelung durch den daselbst bestehenden Ortsgebrauch bestimmt. Besteht auch ein solcher Ortsgebrauch nicht, so gilt als Löschzeit eine den Umständen des Falles angemessene Frist.

Ist eine Ueberliegezeit, nicht aber deren Dauer durch Vertrag bestimmt, so beträgt die Ueberliegezeit vierzehn Tage.

Enthält der Vertrag nur die Festsetzung eines Liegegeldes, so ist anzunehmen, dass eine Ueberliegezeit ohne Bestimmung der Dauer vereinbart sei.

Vgl. die Ausführungen zum Art. 569 (o. S. 196ff.).

1. Auch bei der Löschzeit und der in Verbindung mit ihr vorkommenden Ueberliegezeit ist die Civilkomputation massgebend (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130).

2. Ist für die Ladezeit und Löschzeit zusammen ein bestimmter Zeitraum, z. B. 8 Tage, 4 Wochen u. s. w., festgesetzt, so ist das nicht so aufzufassen, als ob die Hälfte dieser Zeit zum Laden, die andere zum Löschen bestimmt wäre. Die ungezwungene Auslegung einer derartigen Willenserklärung kann vielmehr nur die sein, dass dem Befrachter und dem Empfänger „zur Verwendung der Frist im Einzelnen ein gewisser Spielraum gewährt

werden soll, so dass der nicht zum Laden benutzte Theil der gemeinschaftlichen Frist eben die Löschzeit bildet." Es wäre nämlich gar nicht abzusehen, weshalb die Kontrahenten eine Gesammtfrist festgesetzt haben sollten, wenn sie doch für das Laden und Löschen die Statuirung je einer besonderen Frist beabsichtigt hätten. Zur Begründung der hier verworfenen Ansicht darf man sich auch nicht auf die Bestimmung des Art. 578 Abs. 2 berufen, weil die in dieser Stelle gegebene Auslegungsregel durchaus singulärer Natur ist, welche eine Ausdehnung über das hier behandelte Rechtsverhältniss hinaus nicht zulässt (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 219ff., Voigt, Neues Archiv f. H.R. II S. 220ff., vgl. Prot. VIII S. 3858f.).

3. Gesetzlich ist die Löschzeit normirt durch die Bremische Verordnung vom 9. Februar 1866 § 4:

Die Löschzeit der Schiffe bis zu 75 Roggenlasten Tragfähigkeit ist, wenn dieselbe in der Periode vom 1. März bis 31. Oktober beginnt, auf 8 Tage, wenn in der Periode vom 1. November bis zum letzten Februar, auf 12 Tage festgesetzt. Für je weitere 30 Roggenlasten wird 1 Tag Löschzeit mehr berechnet. Bei nur theilweise beladenen Schiffen wird die Löschzeit verhältnissmässig kürzer berechnet. Sonn- und Feiertage kommen bei Berechnung dieser Fristen nicht in Anschlag.

Art. 597.

Ist die Dauer der Löschzeit oder der Tag, mit welchem dieselbe enden soll, durch Vertrag bestimmt, so beginnt die Ueberliegezeit ohne Weiteres mit dem Ablauf der Löschzeit.

In Ermangelung einer solchen vertragsmässigen Bestimmung beginnt die Ueberliegezeit erst, nachdem der Verfrachter dem Empfänger erklärt hat, dass die Löschzeit abgelaufen sei. Der Verfrachter kann schon innerhalb der Löschzeit dem Empfänger erklären, an welchem Tage er die Löschzeit für abgelaufen halte. In diesem Falle ist zum Ablauf der Löschzeit und zum Beginn der Ueberliegezeit eine neue Erklärung des Verfrachters nicht erforderlich.

Auf die in diesem Artikel erwähnten Erklärungen des Verfrachters finden die Vorschriften des Art. 572 Anwendung.

Vgl. die Ausführungen zu Art. 570 S. 199f. und zu Art. 572 S. 202f.

Art. 598.

Bei Berechnung der Lösch- und Ueberliegezeit werden die Tage in ununterbrochen fortlaufender Reihenfolge gezählt; insbesondere kommen in Ansatz die Sonn- und Feiertage, sowie diejenigen Tage, an welchen der Empfänger durch Zufall die Ladung abzunehmen verhindert ist.

Nicht in Ansatz kommen jedoch die Tage, an welchen durch Wind und Wetter oder durch irgend einen anderen Zufall entweder

1. *der Transport nicht nur der im Schiffe befindlichen, sondern jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land, oder*
2. *die Ausladung aus dem Schiffe*

verhindert ist.

Vgl. die Ausführungen zu Art. 574 (S. 205), in welchem über die Bedeutung der Verhinderung der Lieferung der bedungenen Ladung an das Schiff, der Lieferung jeder Art von Ladung an das Schiff und der Uebernahme der Ladung dieselben Grundsätze aufgestellt sind, wie in Art. 598 über die Bedeutung der Verhinderung des Transportes der im Schiffe befindlichen Ladung an das Land, des Transportes jeder Art von Ladung an das Land und der Ausladung aus dem Schiffe. Ueber die Gleichstellung der Festtage und der Sonntage, wenn vertragsmässig nur die Letzteren von der Löschzeit resp. Ueberliegezeit ausgenommen sind, insbesondere s. S. 205 f.

Art. 599.

Für die Tage, während welcher der Verfrachter wegen der Verhinderung des Transports jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land hat länger warten müssen, gebührt ihm Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Löschzeit eingetreten ist. Dagegen ist für die Tage, während welcher er wegen Verhinderung der Ausladung aus dem Schiff hat länger warten müssen, Liegegeld nicht zu entrichten, selbst wenn die Verhinderung während der Ueberliegezeit eingetreten ist.

Auch in diesem Artikel sind über die Wirkungen der Verhinderung des Transportes jeder Art von Ladung von dem Schiffe an das Land und die der Verhinderung der Ausladung aus dem Schiffe dieselben Regeln aufgestellt, wie im Art. 575 über die Wirkungen der Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung und die der Verhinderung der Uebernahme der Ladung. Vgl. daher die Ausführungen zu diesem letzteren Artikel S. 206 f.

Art. 600.

Sind für die Dauer der Löschzeit nach Art. 596 die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch massgebend, so kommen bei Berechnung der Löschzeit die beiden vorstehenden Artikel nur insoweit zur Anwendung, als die örtlichen Verordnungen oder der Ortsgebrauch nichts Abweichendes bestimmen.

Vgl. die Ausführung zu Art. 576*) S. 207.

*) Die an dieser Stelle citirte Entsch. des R.O.H.G. (V S. 135 f.) bezieht sich gerade auf die Berechnung der Löschzeit.

Art. 601.

Hat der Verfrachter sich ausbedungen, dass die Löschung bis zu einem bestimmten Tage beendigt sein müsse, so wird er durch die Verhinderung des Transports jeder Art von Ladung von dem Schiff an das Land (Art. 598 Ziff. 1) zum längeren Warten nicht verpflichtet.

Art. 602.

Wenn der Empfänger zur Abnahme der Güter sich bereit erklärt, dieselbe aber über die von ihm einzuhaltenden Fristen verzögert, so ist der Schiffer befugt, die Güter, unter Benachrichtigung des Empfängers, gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Der Schiffer ist verpflichtet, in dieser Weise zu verfahren und zugleich den Befrachter davon in Kenntniss zu setzen, wenn der Empfänger die Annahme der Güter verweigert oder über dieselbe auf die im Art. 595 vorgeschriebene Anzeige sich nicht erklärt, oder wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist.

In dem Artikel werden 4 Fälle unterschieden: 1. der Empfänger ist gar nicht zu ermitteln; 2. der Empfänger verweigert die Annahme der Güter; 3. der Empfänger giebt auf die Anzeige des Schiffers von der Löschbereitschaft eine Erklärung darüber, ob er die Ladung annehmen wolle oder nicht, überhaupt nicht ab; 4. der Empfänger erklärt sich zur Annahme der Ladung bereit, verzögert aber dieselbe. In den drei ersten Fällen verpflichtet das Gesetzbuch den Schiffer, die Güter unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Befrachters zu deponiren, im letzteren Falle berechtigt es ihn nur hierzu.

Unterlässt in den drei zuerst genannten Fällen der Schiffer die Niederlegung der Güter und die Benachrichtigung des Befrachters, so macht er sich für allen daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Es kann daher auch ein hierauf basirter Einwand Seitens des Befrachters den Ansprüchen entgegengesetzt werden, welche gegen diesen nach Art. 629 der Verfrachter geltend zu machen berechtigt ist. Dagegen lässt sich nicht sagen, dass die Beobachtung der in Rede stehenden Vorschrift die „formelle Voraussetzung“ für jene Forderungen ist (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 231 f.).

Selbstverständlich kann dem Schiffer die Pflicht zur Deposition der Ladung und Benachrichtigung des Befrachters im Frachtkontrakt erlassen werden.

Art. 603.

Insoweit durch die Säumniss des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Löschzeit ohne Verschulden des Schiffers

überschritten wird, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (Art. 595), unbeschadet des Rechts, für diese Zeit, soweit sie keine vertragsmässige Ueberliegezeit ist, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

1. Das Gesetzbuch hat den Verfrachter in dem hier in Rede stehenden Fall nicht auf die Forderung des nachgewiesenen Interesses beschränkt, sondern ihm das Recht gegeben, auch ohne diesen Nachweis Liegegeld zu fordern, weil, wie auf der Hamburger Konferenz ausgeführt wurde, das Führen des Nachweises „meist so schwer und mit solchen Weitläufigkeiten verbunden" ist, dass anderenfalls die Rhederei im höchsten Grade gefährdet werden würde. Man nahm nämlich an, dass das Interesse des Schiffers nicht gut „weniger als das Liegegeld" betragen könne (Prot. V S. 2252 f.).

2. Dass der Ersatz nachweisbar höheren Schadens nur für die Zeit ausserhalb der vertragsmässigen Ueberliegezeit gefordert werden darf, erklärt sich daraus, dass die Benutzung dieser Zeit dem Empfänger vertragsmässig gegen das Liegegeld gestattet ist.

3. Die Verpflichtung zum Leisten einer den Betrag des Liegegeldes übersteigenden Entschädigung, sowie auch zum Leisten des Liegegeldes, soweit es nicht für eine vertragsmässige Ueberliegezeit gezahlt wird, setzt voraus, dass der Empfänger die Vornahme der Löschung verschob oder unterliess, „obschon es bei ihm gestanden, dieselbe alsbald vorzunehmen" (Prot. V S. 2254).

Art. 604.

Die Art. 595 bis 603 kommen auch dann zur Anwendung, wenn ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist.

Zu diesem Artikel kommt in Betracht die Bremische Verordnung vom 9. Februar 1866 § 3:

Der Schiffer ist verpflichtet, auf Verlangen eines oder mehrerer der betheiligten Ladungsempfänger von der ihm in den Art. 602 und 605 des A.D.H.G.B. eingeräumten Befugniss, die Empfänger von Stückgütern zur unverzüglichen Empfangnahme derselben anzuhalten und im Falle der Verzögerung die Güter niederzulegen, nach Massgabe der vorgedachten Artikel gegen jeden einzelnen Empfänger Gebrauch zu machen.

Art. 605.

Der Empfänger von Stückgütern hat dieselben auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug abzunehmen. Ist der Empfänger dem Schiffer nicht bekannt, so muss die Aufforderung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise geschehen.

In Ansehung des Rechts und der Verpflichtung des Schiffers, die Güter niederzulegen, gelten die Vorschriften des Art. 602. Die im Art. 602 vorgeschriebene Benachrichtigung des Befrachters kann durch öffentliche, in ortsüblicher Weise zu bewirkende Bekanntmachung erfolgen.

Für die Tage, um welche durch die Säumniss des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein, überschritten ist, hat der Verfrachter Anspruch auf Liegegeld (Art. 595), unbeschadet des Rechts, einen erweislich höheren Schaden geltend zu machen.

1. Die Verpflichtung des Empfängers, die Güter auf die Aufforderung des Schiffers ohne Verzug (s. S. 223) abzunehmen, gilt bei der Stückgüterfracht selbst dann, wenn „zwischen Befrachter und Verfrachter nicht auf Stückgüter kontrahirt ist," der erste Befrachter des ganzen Schiffes oder eines Theils desselben vielmehr erst mit anderen Personen verschiedene Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen hat (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 130, vgl. Prot. VIII S. 3991). Natürlich kann bei Verträgen dieser Art eben so gut eine vertragsmässige Löschzeit festgesetzt werden, wie eine Ladezeit vereinbart werden kann (s. S. 223 f.).

2. Bei Uebertragung der Bestimmungen des Art. 602 auf Stückgüterfrachten hielt man es für zu hart, den Schiffer zu verpflichten, wegen einzelner, vielleicht unbedeutender Ladungstheile sich mit den, wenn auch in den entferntesten Weltgegenden wohnenden Befrachtern in Verbindung zu setzen, andererseits wollte man demselben nicht die Befugniss einräumen, die Güter, bei denen die Voraussetzung des Art. 602 zuträfe, bei irgend Jemandem zu deponiren und sodann abzureisen, um vielleicht nie wieder an den Löschungsort zurückzukehren, ohne dem Ablader die Möglichkeit zu gewähren, zu erfahren, bei wem das Gut deponirt worden. So schlug man einen Mittelweg ein, d. h. schrieb dem Schiffer Benachrichtigung des Befrachters vor, liess aber zu, dass diese auch durch öffentliche Bekanntmachung (durch die öffentlichen Blätter, Börsenanschlag u. s. w.) am Löschungsorte erfolge (Prot. V S. 2242 f.).

3. Im Abs. 3 ist an die Stelle der Löschzeit des Art. 603 gesetzt „die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein," und diese Frist ist durch den Richter nach Anhörung von Sachverständigen den konkreten Verhältnissen gemäss zu bemessen. Der von dem säumigen Empfänger für den durch seine Zögerung entstandenen Schaden zu leistende Ersatz ist, wie im Art 603 und aus den bereits bei diesem Artikel angegebenen Gründen auf den Betrag des Liegegeldes normirt. Das Liegegeld wird aber in diesem Falle, weil die vertragsmässige Bestimmung eines solchen wohl nur selten vorkommt, regelmässig durch den Richter festzusetzen sein. Dass das Recht des Verfrachters, einen den Betrag des Liegegeldes übersteigenden Enschädigungsanspruch

geltend zu machen, nicht, wie im Art. 603, auf die Zeit ausserhalb der vertragsmässigen Ueberliegezeit beschränkt ist, erklärt sich gleichfalls daraus, dass eine solche bei den Stückgüterfrachten nur in den allerseltensten Fällen vorkommen wird. Ist aber eine Ueberliegezeit in einem konkreten Falle vereinbart, so kann natürlich der Verfrachter für dieselbe stets nur Liegegeld fordern. Dies folgt daraus, dass der Verfrachter nur den erweislich das Liegegeld übersteigenden Schaden geltend machen kann. Wird nämlich der Schiffer während der kontraktmässigen Ueberliegezeit aufgehalten, so kann von einem Schaden des Verfrachters nicht die Rede sein, da die Empfänger ein ihnen kontraktlich zustehendes Recht ausüben, wofür dem Verfrachter das gleichfalls kontraktlich normirte Aequivalent in dem Liegegelde zu Theil wird. Bei der Normirung des Schadensersatzes ist auch in Betracht zu ziehen der Nachtheil, welchen andere Ladungsempfänger dadurch erleiden, dass durch die Säumniss des einen die Herausnahme ihrer Waaren aus dem Schiffe verzögert wurde,*) deren Preis z. B. „in Folge einer Veränderung der Konjunktur in der Zwischenzeit“ bedeutend gefallen ist, und für welchen diese Ersatz vom Schiffer verlangen (Prot. V S. 2253 f.).

4. Der Schiffer macht sich, wenn er die Deposition von Gütern verzögert und dadurch die Herausnahme anderer Güter aufhält, den Empfängern dieser letzteren für allen ihnen daraus erwachsenden Schaden persönlich verantwortlich und zwar nicht blos in dem Falle, wenn er zu jener Deposition durch das Gesetz verpflichtet, sondern auch in dem, wo er dazu nur berechtigt ist. Es ist dies lediglich eine Folge der von demselben zu prästirenden Sorgfalt (Prot. S. 2254).

Ueber das besondere Bremische Recht s. S. 234 zu Art. 604.

Art. 606.

Wenn bei der Verfrachtung des Schiffes im Ganzen oder eines verhältnissmässigen Theils oder eines bestimmt bezeichneten Raumes des Schiffes der Befrachter Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen hat, so bleiben für die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters die Art. 595 bis 603 massgebend.

Dieser Artikel, welcher auf der Hamburger Konferenz erst in zweiter Lesung hinzugefügt ward, wurde in folgender Weise motivirt: Wenn der Befrachter des ganzen Schiffes oder eines Theiles desselben mehrere Unterfrachtverträge über Stückgüter geschlossen, so bestehe zwischen demselben und dem Verfrachter kein anderes Rechtsverhältniss, als wenn er unmittelbar mehrere Destinatäre bestimmt hätte; d. h. es kämen die über den Fall der Verfrachtung des ganzen Schiffes geltenden Vorschriften über die Löschung

*) Es kann dies eintreten, wenn man zu diesen Waaren nicht gelangen konnte, weil die des säumigen Empfängers zu oberst gepackt waren.

zur Anwendung. Die Empfänger aber, deren Rechte und Pflichten von den Unterbefrachtern bestimmt seien, erschienen als Empfänger von Stückgütern. „Diese Eigenthümlichkeit des Verhältnisses könnte nun leicht zu der Ansicht verleiten, als wenn auch die Rechte und Pflichten des ursprünglichen Verfrachters durch die Unterfrachtverträge modifizirt würden.“ Dieser Ansicht soll durch die Bestimmungen entgegengetreten werden. Der Verfrachter behält dafür trotz der vom Befrachter abgeschlossenen, auf Stückgüter lautenden Unterfrachtverträge seine Ansprüche aus der Chartepartie resp. dem ursprünglichen Frachtvertrage gegen die Letzteren, während die Unterfrachtverträge lediglich massgebend sind für das Verhältniss der Stückgüterempfänger und der Unterbefrachter (Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 1. Februar 1864 und des Hamb. Oberger. vom 1. April 1864 bei Herrmann und Hirsch, Samml. S. 377 f. S. 380 f.).

Art. 607.

Der Verfrachter haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung der Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis maior) oder durch die natürliche Beschaffenheit der Güter, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl., oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Verlust und Beschädigung, welche aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes entstehen, der aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war (Art. 560 Abs. 2), werden dem Verluste oder der Beschädigung durch höhere Gewalt gleichgeachtet.

1. Nach römischem Recht hatte der *nauta* für die Restitution der Sachen, welche von ihm oder seinen Leuten in das Schiff aufgenommen waren, ohne Rücksicht darauf, ob dies in Folge eines Miethskontraktes oder eines Depositums oder eines sonstigen Rechtsgeschäfts geschah, lediglich auf Grund dieser Uebernahme unbedingt einzustehen.*) Dieses römischrechtliche *receptum*, dessen Grundsätze schon lange im Seerecht anerkannt und auch in den meisten neueren Gesetzgebungen zur Geltung gelangt waren,**) ist in das H.G.B. gleichfalls aufgenommen, dessen Art. 607 (eben so wie der Art. 395) lediglich die Prinzipien desselben sanktionirt hat. Demgemäss handelt es sich in dem Artikel nur um die Verbindlichkeiten, welche eintreten, wenn der Schiffer „die Waaren lediglich auf Grund des Frachtvertrages,“ nicht um die, welche

*) *L. 1 pr. Nautae, caup. (4, 9): Ait praetor: Nautae — quod cuiusque salvum fore receperint nisi resistuent, in eos iudicium dabo.*

**) So auch im französischen Recht *(Code de comm. art. 222. 230)* und im englischen Recht *(Abbott, treatise p. 337. 338)*.

derselbe durch die „Ausstellung des Konnossements“ übernimmt (Prot. V S. 2255). Hierbei lässt das Gesetz den Verfrachter für jeden Schaden haften, welcher nicht durch höhere Gewalt herbeigeführt ist. Der Grund dieser Bestimmung ist darin zu suchen, dass der Befrachter regelmässig ausser Stande ist, die „Thätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit“ des Verfrachters zu kontroliren und den Beweis „seiner Nachlässigkeit oder Sorglosigkeit“ zu erbringen (Prot. IX S. 4695. Entsch. des R. O. H. G. XII S. 108), *quia necesse est plerumque fidem eorum sequi et res custodiae eorum committere (L. 1 pr. Nautae, caup.)*.

2. Damit von einem Rezeptum die Rede sein könne, ist es nicht erforderlich, dass die Aufnahme der Güter stattfindet auf Grund eines vorangegangenen Frachtvertrages. Es genügt vielmehr, „dass für den Zweck eines die Transportirung des Gegenstandes betreffenden Geschäfts die Anbordbringung und Entgegennahme als die ersten und Vorbereitungs-Akte eines solchen Geschäfts geschehen. Kommt dieses zu Stande, so ruht auf dem Schiffe die Verbindlichkeit *ex recepto* seit dem Zeitpunkte der Entgegennahme.“ (Entsch. des R.O.H.G. XX S. 120 f.) Freilich wird hierbei vorausgesetzt, dass die Entgegennahme der Güter von Seiten des Verfrachters selbst oder eines „legitimirten Vertreters“ desselben erfolgte, d. h. vom Schiffer oder Steuermann, resp. dem, welcher Steuermannsdienste versah.*) Auch begründet die Annahme durch den Steuermann nur dann eine Verbindlichkeit des Verfrachters, wenn jenem nicht untersagt war, Güter oder doch Güter der in Rede stehenden Art „mit Verbindlichkeit für das Schiff“ an Bord zu nehmen, und diese Beschränkung der Vollmacht desselben dem andren Kontrahenten bekannt war (*L. 11 § 2. L. 17 § 4 De inst. act. [14, 3]*. Entsch. des R. O. H. G. XX S. 122 f.).

3. Das H.G.B. hat den Begriff der höheren Gewalt nicht weiter präzisirt.**) Die Erklärung ist daher aus dem bürgerlichen Recht zu nehmen, für welches jedoch der in Rede stehende Begriff sehr bestritten ist. Dass nun nach römischem Recht *vis maior* nicht lediglich eine Bezeichnung für *casus* in gewissen Anwendungen ist, geht gerade aus der für das Rezeptum massgebenden

*) Der Steuermann ist der Vertreter des Schiffers; er ist daher befugt, alle Geschäfte vorzunehmen, welche in den Betrieb des Rhedereigewerbes fallen nach Analogie der Art. 47 und 50 H.G.B. (Entsch. des R.O.H.G. XX S. 122 f.).

**) Eben so bestimmt der *Code de comm. art. 230* schlechtweg: *La responsabilité du capitaine ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure.* Das englische Recht zählt zwar im Einzelnen auf: *acts of God and the King's enemies, perils of the sea* u. s. w.; doch soll damit nicht gesagt sein, dass diese Ereignisse immer und unter allen Umständen als *vis maior* den Verfrachter von der Verhaftung befreien. Vielmehr erscheinen dieselben nur unter den gleichen Voraussetzungen als *vis maior*, unter denen sie nach deutschem Handelsrecht diesen Charakter haben würden; vgl. *Abbott p. 337—347.*

L. 3 § 1 Nautae, caup. hervor, welche den Verpflichteten für den Schaden einstehen lässt, *etiamsi sine culpa eius res periit* und ihn nur dann von der Verhaftung befreit, *si quid damon fatali contingit.* Auf der anderen Seite wird man unter *vis maior* nicht einzig und allein zu verstehen haben ein unabwendbares Natur- oder anderes Ereigniss, dem menschliche Kräfte nicht widerstehen können. Denn wollte man den Schiffer und den Frachtführer nur für den Schaden nicht haften lassen, der überhaupt nicht durch menschliche Vorsicht und irgend welche Massregeln verhütet oder abgewendet werden kann, so müsste man dieselben für verpflichtet halten, Vorkehrungen zu treffen, deren Kostspieligkeit in keinem Verhältniss zu dem Gewinn stehen würde, welchen ihr Gewerbe abwirft.*) Es wird demgemäss für richtig zu halten sein, die — heutzutage herrschende — Meinung, wonach das Haften für *casus* mit Ausnahme der *vis maior* und das Haften für *omnis culpa* sich nur dadurch unterscheiden, dass in dem letzteren Falle der Verpflichtete alle die Vorkehrungen zu treffen hat, welche nach den Anschauungen der Berufsgenossen Behufs der Verhütung eines Schadens vernünftigerweise getroffen werden, wogegen im ersteren Falle der Verpflichtete auch noch dafür einzustehen hat, dass seine Vorkehrungen auch wirklich den beabsichtigten Erfolg haben. Es ist demgemäss unter höherer Gewalt ein schadenbringendes Ereigniss zu verstehen, welches durch solche Massregeln, die nach den Anschauungen des Verkehrs vernünftigerweise — weil mit dem zu erreichenden Erfolg in einem richtigen Verhältniss stehend — von dem Verpflichteten gefordert werden können, nicht zu beseitigen ist. (Goldschmidt, Zeitschrift f. Handelsr. III S. 86 ff. 113 ff. Hahn, Kommentar zu Art. 395 § 13 f. Anschütz, Kommentar III S. 434. Entsch. des R.O.H.G. II S. 295 f. VIII S. 30 f. S. 160 f. XII S. 107 f.) Ob ein solches Ereigniss vorliegt, ist immer nur für den konkreten Fall zu entscheiden; denn dasselbe Ereigniss kann in dem einen Falle als *vis maior*, in dem anderen nicht als solche betrachtet werden. Wogendrang, Sturm, Eis werden nur dann als höhere Gewalt erscheinen, wenn der Schiffer alles das gethan hat, was in seemännischen Kreisen zur Abwendung oder Verringerung der von diesen Naturkräften drohenden Gefahren gefordert wird. Dasselbe gilt vom Aufbringen durch die Kreuzer einer feindlichen Macht; auch hier könnte von *vis maior* nicht die Rede sein, wenn dem Schiffer die Nähe von feindlichen Kriegsschiffen bekannt war und er es trotzdem unterliess, in einen neutralen Hafen einzulaufen. Ein obrigkeitlicher Befehl, durch welchen die Ladung mit Beschlag belegt wird, fällt unter den Begriff der

*) Hahn, Kommentar, Ausführ. zu Art. 395 § 11 weist darauf hin, dass man alsdann von dem Frachtführer verlangen müsste, dass er absolut wasser-, feuer-, bombenfeste Güterschuppen errichte, immer Aushülfspersonen bereit hielte, welche, wenn die mit dem Transport zunächst beauftragten Personen von einem Unfall betroffen würden, an deren Stelle träten, jedem Transport bewaffnete Bedeckung mitgäbe.

höheren Gewalt, vorausgesetzt, dass die Veranlassung zur Beschlagnahme nicht in irgend einem Verschulden des Schiffers liegt, und aus diesem Grunde würde eine Konfiskation von Waaren wegen Uebertretung der Zollgesetze (nach Art. 482 H.G.B.) nie als *vis maior* zu betrachten sein. Auch Raub *(vis piratarum)* erscheint als höhere Gewalt, aber nur wenn er ausgeführt ist mit offener Gewalt (im Gegensatz von blossen Drohungen) und Ueberwältigung eines entgegengesetzten Widerstandes; aber (bei Schiffen) wohl schwerlich der Diebstahl, weil, wenn ordentlich Wache gehalten wird — wofür der Schiffer Sorge zu tragen hat — ein Diebstahl durch Einsteigen oder Einbrechen, der bei einem Gebäude noch unter *vis maior* zu bringen sein dürfte, sich nicht recht denken lassen wird, ohne dass damit eine wirkliche Gewalt konkurrirt. Der nur mit besonderer Schlauheit ausgeführte Diebstahl qualifizirt sich niemals als solche,*) und selbstverständlich auch niemals der, welcher von einer Person der Schiffsbesatzung verübt ist, denn für diese hat der Schiffer unbedingt einzustehen. Dass die Beschädigung als Folge einer von aussen kommenden Macht eintritt, ist nicht nothwendig, wie denn Feuer, welches im Innern eines Fahrzeuges ausbricht, den Charakter der höheren Gewalt tragen kann (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 31). Eben so braucht das Ereigniss kein unberechenbares, vorher nicht gekanntes zu sein, wie denn der Umstand, dass der Schiffer die Reise bei einem Gewitter angetreten oder fortgesetzt hat, nicht verhindert, dass der Blitzstrahl, welcher gezündet und die Ladung zerstört hat, unter *vis maior* gebracht wird (Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 163). Nicht das Bewusstsein einer möglichen, sondern nur das einer nothwendigen Gefahr schliesst das *damnum fatale* aus, *quod imprudentibus accidit.*

4. Dem Verlust, resp. der Beschädigung durch höhere Gewalt hat das Gesetzbuch den durch die natürliche Beschaffenheit der Güter verursachten gleichgestellt, und zwar mit vollem Recht. Die in Rede stehenden Beschädigungen sind nämlich solche, welche die Waare in jedem Falle, d. h. auch ohne den Transport oder in Folge eines Transportes überhaupt, oder wenigstens eines Transportes der in Rede stehenden Art, z. B. durch Erschütterung, Reibung, durch Feuchtigkeit erliften haben würde (Hahn, Kommentar zu Art. 395 § 6). Ein solcher Fall steht aber der höheren

*) So hat auch das R.O.H G. durch Erkenntniss vom 11. April 1876 (Entsch. XX Nr. 37) in einem Falle entschieden, in welchem zwei Silberkisten, die in der von Innen verschlossenen Kajüte des Steuermanns standen, geraubt wurden, nachdem die Diebe in das von oben geöffnete Skylight eingestiegen waren und den schlafenden Steuermann selbst geknebelt hatten. Mit Recht führt das O.H.G. aus (S. 124 f.), dass das Beschreiten des Verdecks des Schiffes durch die Diebe, die Lösung des Skylightdeckels, das Hineinsteigen der Diebe in die Kajüte, das Wiederhinaussteigen derselben mit den Kisten, die Wiedereinschiffung und das Wegrudern hätte bemerkt werden müssen, wenn auf dem Schiffe pflichtmässig Wache gehalten worden wäre.

Gewalt vollständig gleich, denn entweder lässt sich eine derartige Beschädigung überhaupt nicht abwenden, oder doch nur durch solche Massregeln, deren Kostspieligkeit in keinem richtigen Verhältniss zu dem zu erreichenden Erfolge stehen würde. Das Gesetzbuch hat nun die wichtigsten Arten einer solchen durch die natürliche Beschaffenheit der Güter verursachten Beschädigung aufgeführt: inneren Verderb z. B. durch Gährung, Rost, Verstocken, Selbstentzündung, das Schwinden, d. h. Verringerung des Gewichts oder des Masses, die Leckage, d. h. das Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebindes ohne äusserliche Beschädigung.

5. Dass Mängel der Verpackung den Verfrachter gleichfalls von der Verhaftung befreien, wenn der Verlust oder die Beschädigung dadurch herbeigeführt ist, erklärt sich daraus, dass in solchem Falle der Schaden in einem Versehen des Absenders seinen Grund hat, in welchem Falle auch beim Rezeptum die Verbindlichkeit des Schiffers u. s. w. cessirt. Die Mängel dürfen aber nicht erkennbare sein, denn der Schiffer würde sich eine *culpa* zu Schulden kommen lassen, wenn er Waaren annähme in einer Verpackung, von der er sich als Sachverständiger sagen musste, dass daraus eine Beschädigung der Ersteren zu erwarten wäre. Natürlich geht in diesem Falle die Verpflichtung desselben nicht weiter, als dass er den Befrachter auf diese Mangelhaftigkeit aufmerksam macht. Besteht dieser auf dem Transport der Waaren in der mangelhaften Verpackung, so haftet der Verfrachter nicht für den daraus entstehenden Schaden (Hahn a. a. O. § 7. § 20), weil darin ein stillschweigender Verzicht des Befrachters auf die Verantwortlichkeit desselben wegen einer derartigen Beschädigung liegen würde.

6. Weil der Schiffer bei dem Transport der Waaren, abgesehen von den im Gesetz ausgenommenen Fällen, die Garantie übernimmt für die Ablieferung der Waaren im unbeschädigten Zustande *(salvum fore recipit)*, so hat er den Beweis zu erbringen, dass die Beschädigung auf eine jener Ursachen zurückzuführen ist; denn die Befreiung von der Verpflichtung bildet den Gegenstand einer Exceptio,*) das Fundament der Exceptio hat aber der zu beweisen, der sie vorschützt (Entsch. des O. A. G. zu Lübeck vom 29. November 1826 in Seuffert's Archiv IV Nr. 113). Doch genügt es, wenn der Schiffer den Nachweis führt, dass der Schaden durch ein Ereigniss herbeigeführt ist, welches an sich geeignet ist, unter den Begriff der höheren Gewalt zu fallen, z. B. ein Unwetter; er hat nicht weiter darzuthun, dass er alle Massregeln getroffen hat, die zur Abwendung des drohenden Nachtheils von Seemännern angewendet zu werden pflegen, vielmehr ist es Sache des Empfängers, zu beweisen, dass der Schiffer es an der Anwen-

*) *L 3 § 1 Nautae, caup.: — Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari.*

dung dieser Massregeln hat fehlen lassen, und dass gerade hierauf der Verlust oder die Beschädigung zurückzuführen ist (Goldschmidt, Zeitschrift III S. 116). Dagegen müsste beim Raube die Ueberwältigung des Seitens der Besatzung geleisteten Widerstandes mit in das Beweisthema aufgenommen werden (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XX S. 122), weil nur ein derartig qualifizirter Raub als *vis maior* betrachtet werden kann.

7. Die Haftungspflicht des Schiffers kann vertragsmässig beschränkt werden auf Versehen, ja sogar auf *dolus*. Denn die Bestimmung des Art. 607 gehört nicht dem absoluten Recht an, wie auch das römische Recht die vertragsmässige Ausschliessung der besonderen Haftung aus dem Rezeptum zulässt.*) Auch kann festgesetzt werden, dass dieses Versehen stets dem Schiffer oder der Schiffsmannschaft nachzuweisen ist. Und eine solche vertragsmässige Herabsetzung der Haftpflicht ist in einer darauf abzielenden Bestimmung der ein für alle Mal aufgestellten Frachtbedingungen einer Packetfahrt-Gesellschaft zu finden, auf Grund deren dieselbe Befrachtungsverträge abschliesst (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. Mai 1856 in Seuffert's Archiv XI Nr. 86). Denn jeder, welcher mit einer solchen Gesellschaft kontrahirt, unterwirft sich stillschweigend den Bestimmungen der Frachtbedingungen.

Findet sich aber in solchen Frachtbedingungen lediglich die Klausel, dass ein bestimmter Schaden, z. B. „jeder Wasser- und Feuerschaden als von unwiderstehlicher Gewalt herrührend angesehen werden soll", so würden dadurch nur die Beweisregeln abgeändert. Ist nämlich eine durch Wasser oder Feuer herbeigeführte Beschädigung durch die Schuld des Verfrachters oder der Schiffsleute herbeigeführt, so wird in Folge jener Klausel der Verfrachter nicht etwa von der Verhaftung befreit, sondern es trifft nur die Beweislast hinsichtlich des Verschuldens den Befrachter, während nach dem bestehenden Recht der Verfrachter die höhere Gewalt nachzuweisen hat (Entsch. des Berl. Revisionshofs vom 10. März 1845 in Seuffert's Archiv II Nr. 180).

8. Der Abs. 2 des Artikels ist lediglich eine Konsequenz des Art. 560 Abs. 2. Erklärt das Gesetzbuch den Verfrachter ausdrücklich nicht für verantwortlich für die Mängel des Schiffes, welche aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren, so kann es denselben auch nicht *ex recepto* wegen einer Beschädigung haften lassen, welche die Folge eines unentdeckbaren Mangels des Schiffes ist. Auch wurde auf der Hamburger Konferenz darauf hingewiesen, dass eine derartige Verhaftung des Verfrachters mit der Auffassung des Verkehrs in Widerspruch stünde (Prot. VIII S. 3907 f.).

*) *L. 27 pr. Nautae, caup.: — item si praedixerit, ut unusquisque vectorum res suas servet neque damnum se praestaturum, et consenserint vectores praedictioni, non convenitur.*

Art. 608.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Verfrachter nur in dem Falle, wenn diese Beschaffenheit oder der Werth der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben ist.

1. Als Grund für diese (dem Art. 395 Abs. 2 H.G.B. konforme) Bestimmung, welche sich in dem Preussischen Entwurfe noch nicht fand, sondern erst auf der Hamburger Konferenz nach dem Vorgange des englischen Rechts (*Merchant Shipping Act* von 1854, *17. 18 Vict. c. 104 s. 503*, vgl. *Abbott, treatise p. 344)* hinzugefügt ward, wurde angegeben, „es sei höchst billig und angemessen, dass, wenn einem Manne, der in der Regel nur mit Kaufmannsgütern von gewöhnlichem Werthe zu thun habe, Güter von ganz besonderem und ausserordentlich hohem Werthe übergeben würden, dies demselben zuvor mitgetheilt werde, damit er eine um so grössere Sorgfalt auf dieselben verwenden“ könne (Prot. V S. 2261 f.); man dürfe daher dem Schiffer billiger Weise nicht zumuthen, „für ganz ausserordentlich grosse Summen selbst dann zu haften, wenn ihm über die Grösse seiner Haftbarkeit gar keine Andeutung gegeben worden sei“ (Prot. V S. 2298 f.).

2. Die Verhaftung aus dem Rezeptum tritt bei den in diesem Artikel genannten Gegenständen nur dann ein, wenn die Beschaffenheit oder der Werth derselben angegeben, nicht etwa zufällig zur Kenntniss des Schiffers gelangt ist (Prot. V S. 2299 f. VIII S. 3982). Fehlt diese Angabe, so haftet der Schiffer aus dem Frachtvertrage und dem Rezeptum gar nicht für dieselben. Er haftet für Beschädigung und Verlust solcher Gegenstände nur in derselben Weise, wie ein Dritter, der das Eine oder das Andere verursacht hätte, d. h. nach gemeinem Recht für *dolus* und *culpa lata* (Prot. V S. 2300. Entsch. des R.O.H.G. VIII S. 271—273).

Art. 609.

Bevor der Empfänger die Güter übernommen hat, kann sowohl der Empfänger als der Schiffer, um den Zustand oder die Menge der Güter festzustellen, die Besichtigung derselben durch die zuständige Behörde oder durch die zu dem Zweck amtlich bestellten Sachverständigen bewirken lassen.

Bei diesem Verfahren ist die am Orte anwesende Gegenpartei zuzuziehen, sofern die Umstände es gestatten.

1. Durch die Bestimmungen der Art. 609 und 610 sollen die für das Vorhandensein und die Höhe des Schadens, für den der Verfrachter aus dem Frachtvertrage eventuell aufzukommen hat, dienlichen Grundlagen gewonnen und so verhindert werden, dass derselbe für „eine erst später entstandene (resp. äusserlich sichtbar gewordene) Beschädigung“ in Anspruch genommen wird. Es wurde

dies namentlich mit Rücksicht auf die schwere Verantwortlichkeit, die der Schiffer aus dem Frachtvertrage und dem *receptum* für das Frachtgut habe, und die ihn treffende schwere Beweislast für gerechtfertigt gehalten (Entsch. des R.O.H.G. III S. 21. XIV S. 297, vgl. Motive zum Preuss. Entw. des H.G.B. S. 272 f. Prot. V S. 2301. 2304 f. 2502 f.). Gleichzeitig sollte der Schiffer auf die ihm Seitens des Empfängers drohenden Entschädigungsansprüche aufmerksam gemacht und so veranlasst werden, auf Sicherung des Beweises Bedacht zu nehmen.

2. Unter der Uebernahme, welcher Ausdruck in zweiter Lesung an Stelle der im Preussischen Entwurf und im Entwurf aus erster Lesung befindlichen Worte „vor oder bei der Löschung“ gesetzt wurde, ist nicht „jede faktische Entgegennahme der Güter“ durch einen Beauftragten resp. Boten des Empfängers zu verstehen, sondern nur der juristische Empfang, die Entgegennahme durch einen wirklichen Mandatar, welcher befugt ist, „über den Zustand der Güter sich zu vergewissern und darüber eine entsprechende Erklärung abzugeben.“. Ob eine solche Uebernahme vorliegt, lässt sich nur für den einzelnen Fall entscheiden, indem dabei die faktischen Verhältnisse und örtlichen Gebräuche in Betracht zu ziehen sind (Prot. VIII S. 3915 f.). Eine auf die Uebernahme des Frachtgutes bezügliche Bestimmung enthält die Bremische Verordnung vom 9. Februar 1866 § 2:

Der Transport des Frachtgutes vom Löschplatz nach Bremen geschieht auf Gefahr und Kosten des Ladungsempfängers, welcher daher das Frachtgut am Löschplatze (d. h. Weserplatz unterhalb Bremen) *in Empfang zu nehmen hat. Die Uebernahme des Frachtgutes gilt aber erst nach der Ankunft der Waare in Bremen als vollendet. Werden indess Güter am Löschplatz zum Zweck der Lagerung belassen oder werden sie von da nicht nach dem Bestimmungsort, sondern nach einem andren Platz verladen, so gilt damit die Uebernahme als geschehen; jedoch ist auch in diesem Falle die Fracht in Bremen, als dem vertragsmässigen Bestimmungsorte zu bezahlen.*

3. Durch die Besichtigung soll der Zustand, resp. die Menge der Waaren festgestellt, d. h. es sollen die Beschädigungen und Verluste (Manko) an den Gütern ermittelt und dadurch die Grundlagen für die Berechnung des Schadens, den der Empfänger erlitten, gewonnen werden (Prot. V S. 2301 f.); oder es soll umgekehrt festgestellt werden, dass solche Beschädigungen und Verluste an den Waaren nicht vorhanden. Die Besichtigung ist daher nicht als eine blosse Formalität gedacht, sondern sie muss für den angegebenen Zweck geeignet, d. h. gründlich und genau sein und die Mängel und Schäden klar legen.

4. Die zuständige Behörde ist zunächst als eine besondere technische Behörde gedacht, wie die Luken- und Ladungsbesichtiger in Bremerhaven eine solche bilden (vgl. Brem. Verordn.

vom 2. Juni 1856 und vom 11. November 1870 § 1 und 2). Wo aber weder eine solche Behörde noch zu dem in Rede stehenden Zweck besonders bestellte Sachverständige vorhanden sind, da hat das kompetente Gericht die Besichtigung durch Sachverständige vorzunehmen, die für den speziellen Fall ernannt sind.*) Die Behörden resp. Sachverständigen haben die Besichtigung und Prüfung selbst vorzunehmen. Dies spricht das Gesetzbuch mit dürren Worten aus. Dadurch ist freilich nicht ausgeschlossen, dass dieselben für gewisse hierbei „vorkommende Verrichtungen (wie Zählen, Wägen, Messen)“ sich der Hülfe Anderer bedienen. „Voraussetzung ist aber auch dabei immer, dass diese Verrichtungen unter ihrer Aufsicht und auf ihre Anweisung erfolgen.“ Und auf keinen Fall dürfen sie sich darauf beschränken, ohne eigene Prüfung lediglich die Wahrnehmungen anderer Personen zu konstatiren (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 249—251. Eben so auch das A.G. zu Stettin in den in Entsch. des R.O.H.G. XI S. 244 f. mitgetheilten Entscheidungsgründen eines Erkenntnisses). Ueber das Resultat ihrer Besichtigung haben die Sachverständigen dem Requirenten eine Bescheinigung auszustellen; denn, wenn auch das H.G.B. eine solche nicht ausdrücklich verlangt, so wird doch „die Bedeutung und der Werth solcher Besichtigungen durch die äusserliche Fixirung des Befundes und dessen Kundgebung an die Betheiligten bedingt, so dass eine desfallsige Dokumentirung als ein nothwendiges Annexum der Besichtigung selbst erscheint“ (Entsch. des R.O.H.G. III S. 21). Einem Attest, aus dem hervorgeht, dass die Besichtigung nicht den angegebenen Grundsätzen entspricht, ist irgend eine Beweiskraft nicht beizulegen. Ueber die Grenzen entscheidet natürlich richterliches Ermessen.

5. Der Ausspruch der Sachverständigen hat nicht etwa unbedingte und unumstössliche Beweiskraft. Das geht aus dem Wortlaut des Art 609 hervor, welcher dem Schiffer wie dem Empfänger anheimgiebt, um den Zustand oder die Menge der Güter festzustellen, die Besichtigung derselben bewirken zu lassen, nicht aber den Zustand durch die Besichtigung

*) Die Mecklenb.-Schwerin. Einführ.-Verordn. vom 28. Dezember 1863 § 69 bestimmt dies ausdrücklich:

Die für die in dem Art. 609 des H.G.B. erwähnte Besichtigung zuständige Behörde ist im Inlande das Handelsgericht des Ortes. Dasselbe hat die Sachverständigen in jedem einzelnen Falle zu ernennen.

Die Brem. Verordn. vom 11. November 1870 lässt, obwohl es ausser den erwähnten Luken- und Ladungsbesichtigern in Bremen noch besonders bestellte und beeidigte Sachverständige für die Besichtigung von Ladungen giebt, auch den Antrag beim Gericht auf die Bestellung von Sachverständigen für den konkreten Fall zu. Sie verordnet im § 9:

Demjenigen, welcher in Gemässheit der Art. 609 und 610 des H.G.B. den Zustand oder die Menge von mit See- oder Leichterschiffen angekommenen Gütern feststellen lassen will, bleibt es unbenommen, anstatt damit die im § 1 erwähnten Sachverständigen zu beauftragen, bei dem kompetenten Gerichte die Ernennung von Sachverständigen zu beantragen.

feststellen zu lassen. Die entgegengesetzte Ansicht würde auch eine ausserordentliche Härte für die Betheiligten enthalten, da nur in den allerseltensten Fällen eine Remedur gegen das fehlerhafte Resultat einer mangelhaften Besichtigung zu erzielen sein würde. Denn der Regel nach wird dies den Betheiligten erst „aus dem von den Sachverständigen nach der Besichtigung auszustellenden Attest“ ersichtlich werden und bei der Zustellung desselben an den Requirenten wird es zur rechtzeitigen Wiederholung der Besichtigung meist schon zu spät sein (vgl. Entsch. des R.O.H.G. III S. 22 f.). Es steht daher nicht nur derjenigen Partei, gegen welche das Attest vorgebracht wird, das Recht zu, gegen den Inhalt desselben den Gegenbeweis zu führen, sondern auch der Requirent ist befugt, die durch das Attest dokumentirte Feststellung der Sachverständigen „durch anderweitige Beweismittel“ sowohl zu ersetzen und zu verstärken, als auch zu widerlegen“ (Entsch. des R.O.H.G. a. a. O.). Dies gilt nicht nur von der freiwillig nach Art. 609 beantragten Besichtigung und dem darüber ausgestellten Attest, sondern auch von der, deren Erwirkung unter einem bestimmten Präjudiz dem Ladungsempfänger im Art. 610 zur Pflicht gemacht wird. Der Verlust der Ansprüche ist dem Ladungsempfänger nicht etwa für den Fall angedroht, dass die Beschädigungen, für die er Ersatz beansprucht, nicht durch die Besichtigung dargethan sind, sondern für den, dass er die Besichtigung überhaupt nicht innerhalb der vorgeschriebenen Zeit erwirkt. Dass der Besichtigung und dem darüber ausgestellten Attest im Falle des Art. 610 keine andere Beweiskraft beigelegt werden kann, als der des Art. 609, folgt daraus, dass die Besichtigung des ersteren Artikels mit der des letzteren (nach dessen „Massgabe“ sie zu erfolgen hat) gleichartig ist, und man im Art. 609 unmöglich dem Besichtigungsattest, welches der Empfänger impetrirt hat, eine andere Beweiskraft beilegen kann, als dem, welches der Schiffer sich hat geben lassen.*)

*) Nicht recht verständlich ist es mir, wenn das R.O.H.G. im Erk. vom 22. Juni 1872 (Entsch. VI S. 345 f.) die Ansicht: aus der Befugniss des Schiffers und Ladungsempfängers, die in Rede stehende Besichtigung zu verlangen (das O.H.G. sagt allerdings: den Zustand der Güter feststellen zu lassen) folge nicht, dass jede andere Beweisführung des Schiffers über die Quantität der Ladung ausgeschlossen sei; bestätigt findet durch den Gegensatz der Art. 609 und 610, indem der Art. 610 für den darin vorgesehenen Fall die Besichtigung nach Massgabe des Art. 609 dem Empfänger bei Verlust seiner betreffenden Ansprüche zur Pflicht mache. Jedenfalls aber kann das R.O.H.G. hiermit eben so wenig, wie durch die in dem Erk. vom 25. Oktober 1873 (Entsch. XI S. 245 f.) sich findende Bemerkung, dass die im Art. 609 vorgeschriebene Untersuchung für die Gegenpartei des Requirenten „präjudizirlich“ sei, die im Text verworfene Ansicht für richtig haben erklären wollen, weil es sonst von der im Erkenntniss vom 30. Juni 1871 (Entsch. III S. 23) vertheidigten Ansicht abgewichen sein würde, dies aber in keiner Weise ausgedrückt wird. Die Argumentation des Erk. vom 22. Juni 1872 hat augenscheinlich Makower, Kommentar zu Art. 609 Note 82^{b} zu dem Satz veran-

6. Der Abs. 2 will dafür sorgen, dass die Sachverständigen bei ihrer Besichtigung und Prüfung sich nicht lediglich an das ihnen von dem Requirenten gebotene Material halten, sondern dass auch dem Gegentheil nach Möglichkeit Gelegenheit gegeben wird für Vervollständigung des Materials in seinem Interesse zu sorgen, sowie überhaupt das Verfahren zu kontroliren und „auf Beseitigung etwa vorkommender Mängel und Unregelmässigkeiten bei Zeiten hinzuwirken.“ Aus diesem Grunde ist denn auch die Zuziehung der Gegenpartei als „ein wesentliches Erforderniss“ der Besichtigung anzusehen. Wenn das Gesetz dieselbe nur fordert, sofern die Umstände es gestatten, so soll damit eigentlich nur gesagt werden, dass die Vornahme der Untersuchung nicht von der Möglichkeit, die Gegenpartei zuzuziehen, abhängig ist, dass daher diese Zuziehung unterbleiben kann, wenn sie aus besonderen Gründen, namentlich „in der vorgeschriebenen kurzen Zeit nicht zu bewerkstelligen sein sollte“. Von diesem Falle abgesehen würde ohne die gedachte Zuziehung eine Untersuchung im Sinne des Art. 609 als nicht geschehen zu betrachten sein. (So auch Entsch. des R.O.H.G. XI S. 245 f.).

7. Das Gesetz fordert nur die Zuziehung der am Orte anwesenden Gegenpartei. Daraus ist aber nicht zu folgern, dass dasselbe auch umgekehrt die Zuziehung dieser allein zulässt. Vielmehr ist es lediglich in das Ermessen des Gerichts gestellt, ob es die nicht am Orte anwesende Gegenpartei zuziehen will oder nicht (vgl. Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 181 f.).

Art. 610.

Ist die Besichtigung vor der Uebernahme nicht geschehen, so muss der Empfänger binnen acht und vierzig Stunden nach dem Tage der Uebernahme die nachträgliche Besichtigung der Güter nach Massgabe des Art. 609 erwirken, widrigenfalls alle Ansprüche wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes erlöschen. Es macht keinen Unterschied, ob Verlust und Beschädigung äusserlich erkennbar waren oder nicht.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf solche Verluste und Beschädigungen, welche durch eine bösliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung entstanden sind.

1. Der Preussische Entwurf des H.G.B. enthielt (im Art. 499) die Bestimmung:

Uebernimmt der Ladungsempfänger Güter, ohne dass dieselben gerichtlich oder obrigkeitlich besichtigt sind, so ist er aller An-

lasst: „der Art. 609 schliesst überhaupt nicht jede andere Beweisführung des Schiffers über Quantität und Qualität der Ladung aus, wohl aber der Art. 610 für den Empfänger.“

sprüche auf Ersatz etwaniger Beschädigung oder Verminderung verlustig.

Da man jedoch eine derartige Bestimmung als zu weitgehend und für den Empfänger zu nachtheilig und hart bezeichnete, indem es geradezu als unmöglich erschiene, „immer vor oder bei der Empfangnahme zu sehen, ob eine Beschädigung u. s. w. der Waare vorhanden sei,“ so wurde u. a. unter Hinweis auf die im Handelsverkehr herrschende Ansicht, dass die unbeanstandete Annahme von Waaren als Genehmigung derselben oder als Verzicht auf Entschädigungsansprüche gelte, der Antrag gestellt, den Untergang der Entschädigungsansprüche noch weiter abhängig zu machen von der vorbehaltlosen Empfangnahme der Güter, und dieser Antrag, wonach sich also — wie auch im französischen Recht *(Code de comm. art. 435. 436)* — der Empfänger sein Recht durch eine Vorbehaltserklärung sichern sollte, wurde mit einer einzigen Stimme Majorität zum Beschluss erhoben (Prot. V S. 2304—2311); später genauer dahin präzisirt, „dass der Empfänger speziell die Beschädigung oder Verringerung der Güter bezeichnen müsse, wegen deren ein Vorbehalt gemacht werden solle“ (Prot. V S. 2502 f.). Bei der zweiten Lesung wurde aber geltend gemacht, die gedachte Bestimmung werde dahin führen, dass „die Abnahme der Güter nur unter Vorbehalt geschehe“, und so die Absicht des Gesetzes vollständig vereitelt würde. In Folge davon wurde die Bestimmung des Art. 610 in der jetzigen Fassung, welche übrigens — freilich nur hinsichtlich der äusserlich nicht erkennbaren Beschädigungen — nach dem Vorbilde des holländischen Rechts ursprünglich auch der Preussische Entwurf enthielt, zum Beschluss erhoben; somit also für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen des Empfängers gegen den Verfrachter, indem der erste Schritt hierzu in dem Auswirken der Besichtigung gefunden wurde, eine ganz kurze „Verjährungsfrist“ festgesetzt (Prot. VIII S. 3916—3919, vgl. V S. 2305).

2. Die Vorschrift des Artikels mit dem auf die Unterlassung gesetzten Präjudiz tritt nur dann ein, wenn nicht bereits vor der Uebernahme der Güter die Untersuchung durch Sachverständige stattgefunden hat. Dass der bei dieser Untersuchung beabsichtigte Zweck (s. die Ausführungen zum Art. 609 Nr. 3 S. 244) auch vollständig erreicht wird, ist nicht wesentlich. Bei dem Grundsatz, dass die Besichtigung gemäss Art. 610 nicht zu erfolgen braucht, wenn eine solche gemäss Art. 609 stattgefunden hat, wird allerdings vorausgesetzt, dass bei dieser Letzteren „die amtlich angestellten Sachverständigen mit der gehörigen Sorgfalt verfahren“ sind, trotzdem darf es den Ladungsempfängern (aus den oben S. 245 f. angegebenen Gründen) „nicht präjudiziren“ und demgemäss nicht eine abermalige Besichtigung innerhalb 48 Stunden verlangt werden, „wenn die Besichtigung nicht in ausreichender Weise geschehen ist“ (Entsch. des R.O.H.G. III S. 22 f.).

Doch ist hiermit nicht gesagt, dass es zur Abwendung des Präjudizes des Art. 610 genügt, dass der Ladungsempfänger den Antrag auf Besichtigung stellt, vielmehr ist es stets erforderlich, dass dem Antrage auch Folge geleistet wird und dazu gehört, dass die Sachverständigen den Auftrag selbst ausführen, d. h. den Zustand und die Menge der Güter einer Prüfung unterziehen, und sich nicht damit begnügen, die Waaren nur obenhin zu besichtigen und den von Anderen ermittelten Befund zu konstatiren (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 249 f.).

3. Die dem Empfänger noch nach der Uebernahme der Güter nachgelassene Untersuchung muss innerhalb 48 Stunden erwirkt werden. Das Gesetzbuch fordert daher „eine solche Thätigkeit, welche innerhalb der Frist zur Vornahme des für erforderlich erachteten Besichtigungsakts führt“ und es genügt eben so wenig, wenn der Empfänger innerhalb der gedachten Zeit „einen Gerichtsbeschluss“ über die „alsbald vorzunehmende“ Besichtigung erlangt, als wenn er nur einen dahin zielenden Antrag stellt (Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 149 f.). Es geht dies aus dem Wortlaut des Artikels hervor. Derselbe sagt nicht etwa, der Empfänger soll die Besichtigung beantragen, sondern er soll sie erwirken, d.h. ihre (wirkliche) Vornahme herbeiführen. Diese Auffassung wird aber auch durch die oben (unter Nr. 1) gegebene Entstehungsgeschichte des Artikels bestätigt. Sollte die Salvirung der Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen nicht eintreten können in Folge eines bei der Entgegennahme der Güter gemachten Vorbehaltes des Empfängers, so konnte man dieselbe nicht bewirken lassen wollen durch einen noch später impetrirten Gerichtsbeschluss auf Besichtigung der Güter. Nothwendig ist es aber nur, dass ein Anfang mit der Besichtigung gemacht wird, denn es soll nur bewirkt werden, dass in 48 Stunden besichtigt wird, nicht dass diese Besichtigung innerhalb dieser Frist auch vollendet wird. Natürlich darf aber keine unnöthige Unterbrechung derselben stattfinden, und nur wenn in Folge der Sachlage des konkreten Falles, namentlich wegen besonderer Hindernisse die Vollendung in 48 Stunden nicht möglich sein sollte, würde das Präjudiz des Art. 610 nicht eintreten.

4. Durch die Beobachtung der Vorschrift des Abs. 1 werden die Ansprüche des Befrachters gegen den Verfrachter aus dem Art. 607 gewahrt. Nur ist selbstverständlich, dass wenn bei dieser, nach der Entgegennahme der Güter stattfindenden Besichtigung Manko oder Beschädigungen ermittelt werden, der Empfänger gegen den Schiffer den Beweis zu erbringen hat, dass diese bereits bei der Löschung vorhanden gewesen (Prot. VIII S. 3919). Davon abgesehen würde der Empfänger aber nur die Quantität und die Qualität der abgeladenen Waaren darzuthun haben, und Sache des Schiffers wäre es, den Verlust durch *vis maior* zu beweisen (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 380).

5. Der Abs. 2 lässt, indem er eine Ausnahme von der Regel des Abs. 1 statuirt, die Haftung des Verfrachters bestehen für die Verluste und Beschädigungen, welche durch eine bösliche Handlungsweise einer Person der Besatzung entstanden sind. Damit ist natürlich nicht gesagt, dass, sobald ein *dolus* einer Person der Besatzung, und irgend eine Beschädigung an den Gütern durch diesen vom Empfänger bewiesen ist, das Prinzip des Absatzes cessirt und wieder das des Art. 607 Platz greift, so dass alle nachträglich erwiesenen Beschädigungen und Mankos auf die bösliche Handlungsweise zurückzuführen seien, wenn nicht Seitens des Verfrachters *vis maior* als deren *causa* nachgewiesen würde. Das Gesetzbuch sagt nämlich nicht: die Bestimmung des Abs. 1 findet keine Anwendung, wenn eine bösliche Handlungsweise stattgefunden hat, sondern dieselbe findet keine Anwendung auf solche Verluste und Beschädigungen, welche durch eine bösliche Handlungsweise entstanden sind. Der Empfänger hat daher in solchem Falle den Beweis der Beschädigung der Güter zu führen und ferner darzuthun, dass dieselbe durch eine bösliche Handlungsweise der Person der Schiffsbesatzung entstanden ist (Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 297 f. XV S. 380).

6. Der Art. 610 findet keine Anwendung auf den Fall, wo mehrere für denselben Empfänger bestimmte Kolli zwar in einem Konnossement, aber nach Inhalt, Nummer, Marke gesondert aufgeführt sind, und nach der Löschung das Fehlen von einem derselben ermittelt wird. Hier liegt nämlich eine Stückgüterladung vor, wobei jedes Kollo als ein selbständiges Ganzes anzusehen ist.*) Das Fehlen eines solchen Kollo begründet daher keinen „Manko“, sondern einen „Totalverlust“, auf welchen sich der Art. 610 nicht bezieht, auch nicht beziehen kann, weil hierbei „die Besichtigung“ durch Sachverständige „regelmässig bedeutungslos“ sein würde (Entsch. des R.O.H.G. XI S. 35 f. XV S. 142 f.).

7. Für Bremen ist der Art. 610 modifizirt durch die Bestimmung der Verordn. vom 9. Februar 1866 § 6:

Verlust und Beschädigung der Güter, welche bei der Empfangnahme aus einem Seeschiffe äusserlich erkennbar waren, können später nur geltend gemacht werden, wenn von deren Vorhandensein dem Schiffer oder seinem Stellvertreter bei der Empfangnahme schriftlich oder sonst in genügender Weise Anzeige gemacht worden ist.

8. Für Hamburg kommt zu Art. 609 und 610 noch in Betracht der durch § 4 des Bundesges. vom 5. Juni 1869 als Landesgesetz ausdrücklich anerkannte § 50 des Hamburgischen Einführungsges. vom 22. Dezember 1865:

Der § 9 der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 27. März 1786 ist aufgehoben. Dagegen kommen die §§ 8. 11. 12

*) In Wahrheit sind hier auch verschiedene Konnossemente anzunehmen, die in einer Urkunde zusammengefasst sind.

und 13 dieser Verordnung für die rechtliche Beurtheilung des Verhältnisses zwischen dem Schiffer, dem Leichterschiffer, dem Everführer und dem Empfänger auch ferner zur Anwendung, falls die Güter in Schuten oder sonst in Wasser gelöscht werden.

Nach den §§ 11 und 12 dieser Verordnung wird nun der Schiffer durch die vorbehaltlose Quittung des Leichterschiffers und des Everführers gegen alle künftigen Ansprüche gesichert; und in die Verbindlichkeiten desselben treten der Leichterschiffer resp. Everführer ein. Der Leichterschiffer soll beschädigte Waaren nicht annehmen, thut er dies im Nothfall, so ertheilt er keine Quittung, sondern der Schiffer, welcher alsdann bis zur Entlöschung der Güter aus dem Leichterschiffe verantwortlich bleibt, soll demselben 1 oder 2 Matrosen mitgeben; der Everführer hat die Beschädigung der Waaren auf der Quittung *„specifice“* zu vermerken.

Art. 611.

Die Kosten der Besichtigung hat derjenige zu tragen, welcher dieselbe beantragt hat.

Ist jedoch die Besichtigung von dem Empfänger beantragt, und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz leisten muss, so fallen die Kosten dem Letzteren zur Last.

Der Preussische Entwurf Art. 498 Abs. 2 hatte die Bestimmung getroffen:

Die Kosten fallen demjenigen zur Last, welcher den Schaden zu tragen oder zu erstatten hat, oder wenn keine Beschädigung gefunden wird, dem, welcher die Besichtigung veranlasst hat.

Bei dieser Bestimmung fand man es nun in erster Lesung unbillig, dass der Befrachter die Kosten zu tragen hätte, wenn der Schiffer die Besichtigung beantragt hatte und nachzuweisen im Stande war, dass die eingetretene Beschädigung von *vis maior* herrührte. Es erfolgte daher die Streichung des Satzes allerdings bei Stimmengleichheit lediglich in Folge des dem Präsidenten zustehenden Stichentscheides (Prot. V S. 2303, vgl. VIII S. 3988).

Nachdem aber beschlossen war, dass der Verfrachter, welcher aus dem Rezeptum Ersatz leisten müsste, nur den Werth der verloren gegangenen resp. den Minderwerth der beschädigten Waaren zu vergüten hätte (Art. 612. 614), hielt man es für nöthig, bestimmte Normen über die Verpflichtung zum Tragen der Kosten des Besichtigungsverfahrens aufzustellen, und man schrieb vor, die Kosten der Besichtigung trägt der, welcher dieselbe beantragt hat, mag sich keine Beschädigung oder mag sich eine solche herausgestellt haben, mit Ausnahme des Falls, wo eine Beschädigung ermittelt ist, für welche der Empfänger Entschädigung beanspruchen kann. Alsdann darf dieser auch Ersatz der Kosten der von ihm

beantragten Besichtigung verlangen. Hierbei wurde als selbstverständlich vorausgesetzt, dass durch diese Bestimmung „Einwendungen aus dem allgemeinen Gesichtspunkte des *dolus* nicht ausgeschlossen würden, dass z. B. dem Verfrachter die Kosten des Besichtigungsverfahrens, ungeachtet des Vorhandenseins einer von ihm zu vertretenden Beschädigung nicht aufgebürdet werden dürften, wenn er sich sofort zum Ersatze des Schadens bereit erklärt, der Empfänger aber dennoch die Besichtigung veranlasst habe“ (Prot. VIII S. 3987—3989).

Art. 612.

Wenn auf Grund des Art. 607 für den Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden muss, so ist nur der Werth der verlorenen Güter zu vergüten. Dieser Werth wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsorte der verlorenen Güter bei Beginn der Löschung des Schiffes oder, wenn eine Entlöschung des Schiffes an diesem Orte nicht erfolgt, bei seiner Ankunft daselbst haben.

In Ermangelung eines Marktpreises, oder falls über denselben oder über dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Qualität der Güter Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Wird der Bestimmungsort der Güter nicht erreicht, so tritt an Stelle des Bestimmungsortes der Ort, wo die Reise endet, oder, wenn die Reise durch Verlust des Schiffes endet, der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist.

1. Die Grundsätze des Rezeptums sind nicht aus dem Wesen der dabei in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse geflossen, sondern gehören dem anomalen Rechte an; sie beruhen auf Nützlichkeitsrücksichten, indem ohne dieselben die Sicherheit des Verkehrs sehr beeinträchtigt werden würde.*) Mit Rücksicht hierauf fand man es nicht billig, den Verfrachter in den Fällen für das volle Interesse des Befrachters haften zu lassen, wo seine Verhaftung überhaupt nur eine Folge der strengen Grundsätze des Rezeptums ist; und so wurde bestimmt, dass derselbe nur den Werth der Waaren zu ersetzen schuldig sei (Prot. V S. 2313 f.).

2. Die Bestimmung des Artikels findet nur Anwendung, wenn lediglich auf Grund des Art. 607 für den Verlust von Gütern Ersatz geleistet werden soll, d. h. wegen der durch *casus* (welcher nicht unter *vis maior* fällt) verursachten Verluste. (Vgl. Entsch.

*) Diesen Standpunkt nehmen bereits die Römer ein, wie denn Ulpian in *L. 1 pr. Nautae, caup. (4, 9)* sagt: — *maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere.*

des R.O.H.G. XX S. 52 f.) Ist also ein Verlust verursacht worden durch *dolus* oder *culpa* einer Person der Schiffsbesatzung, so haftet der Verfrachter für das volle Interesse. Und in demselben Umfange für den durch eigenen *dolus* oder eigene *culpa* verursachten Schaden. Auf der Hamburger Konferenz wurde nämlich der Antrag gestellt, ausdrücklich zu bestimmen, dass der Abs. 1 des Artikels keine Anwendung fände auf die Fälle, „in welchen dem Schiffer oder der Mannschaft eine bösliche Handlungsweise oder ein grobes Verschulden zur Last falle“. Die Richtigkeit dieses Grundsatzes wurde allgemein anerkannt, die Aufnahme desselben in das Gesetzbuch aber beanstandet, weil damit zugleich ausgesprochen würde, dass, wenn durch ein geringes Versehen der Besatzung der Verlust oder die Beschädigung der Güter herbeigeführt worden sei, der Verfrachter nicht mehr als den Werth derselben zu ersetzen habe. Wenn nun schon mehrere Mitglieder der Konferenz ein solches Prinzip für durchaus gerechtfertigt hielten, so wurde doch die Aufnahme des gedachten Satzes abgelehnt (Prot. V S. 2318—2321. VIII S. 3921 f.). Die Verhaftung des Verfrachters für die durch Versehen einer Person der Schiffsbesatzung herbeigeführten Verluste und Beschädigungen wird daher bestimmt durch die Art. 478 und 451, für die durch eigenes Versehen verursachten (wenn der Verfrachter der Rheder ist) durch Art. 282 H.G.B., und von einer Beschränkung der Verhaftung auf den Ersatz des Werthes der verloren gegangenen oder beschädigten Waaren kann keine Rede sein.

3. Hinsichtlich der Ermittelung des Werthes der Waaren bestand früher eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob der Preis der Faktura oder der am Bestimmungsorte geltende massgebend wäre. Die Hamburger Konferenz entschied sich, indem sie dem Preussischen Entwurf folgte, für die letztere Ansicht mit Rücksicht darauf, dass dieselbe die grösste Verbreitung hätte, sowie darauf, „dass der Empfänger in der Regel durch Bezahlung des am Löschungsorte bestehenden Marktpreises vollständig entschädigt sei, indem er die fehlende Waare dort meistens sofort um diesen Preis wieder anschaffen könne.“ Als Preis gilt nun zunächst der Marktpreis, vorausgesetzt, dass ein solcher sich mit Sicherheit feststellen lässt. Dazu ist es nicht erforderlich, dass derselbe durch „öffentliche autorisirte Preisnotirungen“ dokumentirt wird; auch sind, wo solche existiren, diese nicht allein für die Höhe massgebend, sondern es sind sowohl hinsichtlich der Existenz, als der Höhe des Marktpreises „auch anderweitige Nachweise“ (wie z. B. eine Reihe von Kaufgeschäften) in Betracht zu ziehen. Ueberall, wo ein Marktpreis entweder gar nicht existirt oder sich nicht mit Sicherheit ermitteln lässt, wird der Preis der Waaren durch Sachverständige festgesetzt, aber stets — wie aus dem Abs. 1 in die Bestimmung des Abs. 2 herüberzunehmen ist — der Preis, welcher durchschnittlich für Waaren der in Rede stehenden Art an dem Bestimmungsorte der Güter zur Zeit des Beginns der Löschung

resp. der Ankunft des Schiffes daselbst gezahlt wird, d. h. der durchschnittliche Kaufpreis, der gemeine Werth (Prot. V S. 2314 – 2318).

4. Von dem Marktpreise oder dem durch Sachverständige zu ermittelnden gemeinen Werth lässt der Artikel Fracht, Zölle und Unkosten, welche in Folge des Verlustes der Güter erspart werden, in Abzug bringen, weil in dem Marktpreise und dem Verkaufspreise auch diese Unkosten enthalten sind, und um den Betrag eben dieser der Markt- oder Verkaufspreis der Güter den Sachwerth derselben übersteigt. Der Preussische Entwurf liess zwar Zölle und Verkaufsunkosten, nicht aber die Fracht in Abzug bringen, gab jedoch dafür dem Verfrachter (im Art. 505) einen Anspruch auf die Fracht „für verlorene Güter, für welche der Schiffer Entschädigung leisten muss.“ Es wurde indess dieser Grundsatz gestrichen und dafür bestimmt, dass die Fracht gleichfalls von dem Marktpreise und dem gemeinen Werthe der Güter bei der Entschädigungsleistung in Abzug zu bringen, weil man annahm, dass dem Verfrachter „kein selbständiges Forderungsrecht, sondern nur ein Recht des Abzugs zugestanden werden“ dürfe, indem derselbe sonst „bei wörtlicher Auslegung der Vorschrift“ (*scil.* im Art. 505) das Recht erlangen würde, „die Bezahlung der Differenz zu begehren, wenn der Werth verlorener Frachtgüter in Folge einer Aenderung der Konjunktur und dgl. am Löschungsorte geringer gewesen sein würde, als die Fracht.“ (Prot. V S. 2321.)

Art. 613.

Die Bestimmungen des Art. 612 finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, für welche der Rheder nach Art. 510 Ersatz leisten muss.

Uebersteigt im Falle der Verfügung über die Güter durch Verkauf der Reinerlös derselben den im Art. 612 bezeichneten Preis, so tritt an Stelle des letzteren der Reinerlös.

Art. 614.

Muss für Beschädigung der Güter auf Grund des Art. 607 Ersatz geleistet werden, so ist nur die durch die Beschädigung verursachte Werthsverminderung der Güter zu vergüten. Diese Werthsverminderung wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, welchen die Güter im beschädigten Zustande haben, und dem im Art. 612 bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Art. 615.

Durch Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Massgabe des Frachtvertrages oder des Konnossements, auf deren

Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren, sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.

1. An sich ist der Destinatär zur Zahlung der Fracht u. s. w. nicht verpflichtet; durch Annahme der Ladung wird ohne Weiteres gegen ihn die auf dem Frachtvertrage oder dem Konnossement beruhende Frachtforderung des Verfrachters begründet. Nimmt nämlich der Empfänger die Güter auf Grund des Frachtvertrages oder des Konnossements an, so erkennt er den einen resp. das andere für sich als massgebend an, auch soweit daraus Verbindlichkeiten für ihn hervorgehen. (Prot. V S. 2325 f. VIII S. 4459 f.) Die Frage, ob, wenn der Empfänger die Annahme der Ladung verweigert, eine auf die Annahme und Zahlung der Fracht gerichtete Klage zulässig sei, ist nicht allgemein zu beantworten. Es ist vielmehr zu unterscheiden, ob der Empfänger bereits zu dem Verfrachter durch eine ausdrückliche Erklärung oder durch konkludente Handlungen (z. B. Auslieferung der Konnossemente) in ein direktes Kontraktsverhältniss getreten ist oder nicht. Im ersteren Falle steht dem Schiffer ein Klagerecht zu, im letzteren nicht, wenn derselbe nicht etwa als Mandatar oder *negotiorum gestor* des Befrachters ein diesem gegen den Destinatär zustehendes Klagerecht geltend machen kann. (Prot. V S. 2323 f. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. April 1867 in Kierulff's Samml. III S. 318. 322 f.)

2. Die Fracht ist zunächst auf Grund des Konnossements zu zahlen, auf Grund des Frachtvertrages nur, soweit die Bestimmungen desselben in das Konnossement aufgenommen sind (Art. 653), und wenn überhaupt ein Konnossement nicht gezeichnet ist.

3. Der Fracht, zu deren Zahlung sich der Empfänger durch Annahme der Güter verpflichtet, stellt das Gesetzbuch gleich ausser den Nebengebühren (wie Primage, Kaplaken) das Liegegeld. Diese Verbindlichkeit des Destinatärs besteht nun ohne Weiteres hinsichtlich des bei der Löschung entstandenen Liegegeldes. Und zwar haften mehrere Destinatäre solidarisch für dasselbe hinsichtlich der Ueberliegetage, die jeder von ihnen gebraucht hat, also für das gesammte Liegegeld, wenn sie gleichzeitig mit der Löschung fertig geworden sind. Das Liegegeld ist nämlich zu zahlen für den Gebrauch der Ueberliegezeit, kann daher von jedem gefordert werden, der davon Gebrauch gemacht hat, selbstverständlich kann es aber nur Ein Mal gefordert werden. (Entsch. des R. O. H. G. XV S. 224 f.) Da aber dasselbe nur für den Gebrauch der Ueberliegezeit zu zahlen ist, so haftet Niemand dafür hinsichtlich der

Ueberliegezeit, welche der andere Destinatär gebraucht hat. In Betreff des bei der Einnahme der Ladung entstandenen muss man unterscheiden, ob der Schiffer ein Konnossement gezeichnet hat oder nicht, und im ersteren Falle, ob er ein „reines Konnossement" gezeichnet hat oder in diesem ausdrücklich den Vorbehalt wegen Zahlung des von der Abladung rückständigen Liegegeldes (z. B. durch Hinweis auf eine darauf bezügliche Bestimmung der Chartepartie) gemacht hat. Im letzteren Falle ist der Verfrachter berechtigt, dieses vom Empfänger zu fordern (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 222 f.), im ersteren dagegen ist derselbe verpflichtet, die Ladung gegen Zahlung der Fracht allein, wie sie ihm das Konnossement zuspricht, auszuliefern. (Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 132 f.) In dem Falle, wo gar kein Konnossement ausgestellt ist, wo von Hause aus eine Verbindlichkeit des Schiffers dem Destinatär gegenüber an diesen die Ladung abzuliefern, überhaupt nicht besteht, der Schiffer also die Ablieferung an bestimmte Bedingungen knüpfen kann, kommt es ganz auf die in dieser Hinsicht zwischen dem Schiffer und dem Empfänger geschlossene Uebereinkunft an. Daraus folgt aber noch nicht etwa, dass es eines besonderen Vorbehaltes in Betreff des rückständigen Liegegeldes bedürfte. Vielmehr würde der Anspruch auf dieses stets begründet sein, wenn nur aus der Uebereinkunft erhellte, dass der Anspruch auf das Liegegeld mit zu den Forderungen gerechnet wurde, gegen deren Berichtigung allein die Auslieferung der Ladung erfolgen sollte. Der Schiffer selbst würde sich persönlich verantwortlich machen, wenn er sich zur Auslieferung der Waaren verpflichtete, ohne sich Befriedigung wegen aller seiner Forderungen aus dem Frachtvertrage auszubedingen. Dasselbe ist hinsichtlich des Anspruchs auf Fautfracht zu sagen (Prot. V S. 2357—2359).

4. Unter den Auslagen des Verfrachters, zu deren Ersatz der Destinatär verpflichtet ist, sind besonders Vorschüsse und Nachnahmen zu verstehen (Prot. VIII S. 3925).

5. Was der Artikel unter den dem Empfänger, abgesehen von der Verbindlichkeit zur Zahlung der Fracht und deren Accidenzien, des Liegegeldes, der ausgelegten Zölle und sonstigen Auslagen, noch obliegenden Verpflichtungen versteht, ist im Art. 616 angegeben

6. Abs. 2 bestimmt, dass die beiderseitigen Verpflichtungen des Verfrachters und des Destinatärs Zug um Zug zu geschehen haben,*) also weder der Verfrachter mit der Ablieferung der

*) Nach englischem Recht braucht der Schiffer nicht vor Bezahlung der Fracht und Erfüllung der sonstigen Verbindlichkeiten des Empfängers die Ladung auszuliefern. Auch können die Güter bis zur Bezahlung bei dem *wharf or warehouse owner*, bei dem *wharfinger* deponirt werden: *Abbott, treatise p. 333. p. 370. p. 260—262 (Merchant Shipping Act.* v. 1862, *25. 26 Vict. c. 63*). Der *Code* giebt dem Verfrachter allerdings nicht das Recht, die Ablieferung der Ladung vor der Zahlung zu verweigern, wohl aber die Deponirung der

Ladung, noch der Empfänger mit der Zahlung der Fracht voranzugehen schuldig ist (Prot. V S. 2323. VIII S. 4460). Dies ist aber nicht so aufzufassen, als ob der Schiffer vor der Zahlung sich zu keiner Handlung zu verstehen brauchte, welche sich auf die Ablieferung der Ladung bezieht. Vielmehr ist es selbstverständlich, dass er „die Lage zu brechen", d. h. die Güter aus der Lage zu nehmen und „den Empfänger in den Stand zu setzen" hat, die Waare zu untersuchen und zu prüfen, ob er dieselbe ohne Vorbehalt und ohne vorherige Besichtigung durch die dazu berufenen Personen empfangen könne oder nicht (Prot. V S. 2324. VIII S. 3925). Ist ein ferneres Verbleiben der Ladung im Schiffe derselben gefährlich, so muss der Schiffer die Löschung vornehmen (Prot. V S. 2356). Glaubt er die Waaren nicht mit Sicherheit an den Destinatär abliefern zu können, so hat er dieselben zu deponiren. Das Nähere hierüber bestimmt das bürgerliche Recht.

Für den Fall, dass über die Art und Weise, wie Zug um Zug erfüllt werden soll, Streit unter den Parteien entsteht, haben einige Einführungsgesetze zum H. G. B. besondere Bestimmungen getroffen. Das Hannöversche Einführungsges. vom 5. Oktober 1864 § 37:

Die Bestimmungen des § 29 Abs. 1 und 3 dieses Gesetzes kommen zur Anwendung, wenn Verfrachter und Empfänger sich über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen sei, nicht einigen können.

Und dieser § 29 lautet in dem allein hierher gehörigen*) Abs. 1:

Können der Frachtführer und der Empfänger über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen sei, sich nicht einigen, so ist der Frachtführer zur Auslieferung verpflichtet, sobald der Empfänger den von ihm nach dem Frachtbriefe zu entrichtenden Betrag bei Gericht oder einer andern zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt hat.

Die Bremische Einführungsverordn. vom 6. Juni 1864 § 36:

*Der Frachtführer, sowie der Verfrachter sind zur Auslieferung der Frachtgüter verpflichtet, sobald der Empfänger die Fracht und das dem Frachtführer oder Verfrachter nach dem Frachtvertrage, dem Frachtbriefe oder Konnossemente ausserdem Gebührende bei Gericht oder einer anderen zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt hat.***)*

Waare zu fordern, bis Zahlung erfolgt *(art. 305)*. Andere Gesetzgebungen stellen die Verpflichtung des Verfrachers, mit der Ablieferung der Ladung voranzugehen, wenigstens als Regel auf. Diesen Standpunkt nahm das Preuss. L.R. ein (§ 1722 f. II, 8).

*) Abs. 3 ist auf den Fall des Art. 625 H.G.B. zu beziehen und stimmt vollständig mit dem Abs. 2 dieses Artikels überein.

**) Der Abs. 2 bezieht sich auf den Fall des Art. 625, mit dessen Abs. 2 er gleichfalls übereinstimmt.

Das Hamburgische Einführungsges. vom 22. Dezember 1865 § 51:

Können Frachtführer und Empfänger oder Verfrachter und Empfänger über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen sei, sich nicht einigen, so ist der Frachtführer, sowie der Verfrachter zur Auslieferung der Frachtgüter verpflichtet, sobald der Empfänger die Fracht und was dem anhängig bei Gericht deponirt hat.

Nach Ablieferung der Güter ist der Frachtführer oder der Verfrachter zur Erhebung der deponirten Summe eventuell gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.

Die Mecklenburg-Schwerinische Einführungsverordn. vom 28. Dezember 1863 § 70:

Können Verfrachter und Empfänger sich über die Art und Weise, wie Zug um Zug zu erfüllen sei, nicht einigen, — vgl. Art. 615 Abs. 2 des H.G.B. — *so treten die Bestimmungen des § 40 Abs. 1 und 3 dieser Verordnung ein.*

Und dieser § 40 ist gleichlautend mit § 29 des Hannöverschen Einführungsgesetzes.

Das Oldenburgische Einführungsgesetz vom 18. April 1864 § 31 und § 25 (auf welchen der erstere verweist) stimmt mit § 37 und § 29 des Hannöverschen Einführungsgesetzes überein.

Art. 616.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter früher auszuliefern, als bis die auf denselben haftenden Beiträge zur grossen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Ist die Verbodmung für Rechnung des Rheders geschehen, so gilt die vorstehende Bestimmung unbeschadet der Verpflichtung des Verfrachters, für die Befreiung der Güter von der Bodmereischuld noch vor der Auslieferung zu sorgen.

Art. 617.

Der Verfrachter ist nicht verpflichtet, die Güter, mögen sie verdorben oder beschädigt sein oder nicht, für die Fracht an Zahlungsstatt anzunehmen.

Sind jedoch Behältnisse, welche mit flüssigen Waaren angefüllt waren, während der Reise ganz oder zum grösseren Theil ausgelaufen, so können dieselben dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen (Art. 615) an Zahlungsstatt überlassen werden.

Durch die Vereinbarung, dass der Verfrachter nicht für Leckage hafte, oder durch die Klausel: „frei von Leckage," wird dieses Recht nicht ausgeschlossen. Dieses Recht erlischt, sobald die Behältnisse in den Gewahrsam des Abnehmers gelangt sind.

Ist die Fracht in Bausch und Bogen bedungen, und sind nur einige Behältnisse ganz oder zum grösseren Theile ausgelaufen, so können dieselben für einen verhältnissmässigen Theil der Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters an Zahlungsstatt überlassen werden.

1. In Uebereinstimmung mit dem früheren gemeinen deutschen Seerecht und den meisten ausserdeutschen Seerechten*) hat das H.G.B. die Bestimmung getroffen, dass dem Verfrachter wider seinen Willen für seine Forderungen nicht Frachtgüter an Zahlungsstatt gegeben werden dürfen. Und zwar gilt dies auch hinsichtlich der unbeschädigten Güter. Man glaubte dies besonders hervorheben zu müssen, weil die Annahme von solchen dem Schiffer „bei bedeutenden Aenderungen der Konjunktur" möglicher Weise zugemuthet werden könnte (Prot. V S. 2326 ff.).

2. Eine Ausnahme von dieser Regel statuirt das Gesetzbuch mit Rücksicht auf eine allgemein geltende, auch in anderen Rechten**) zum Ausdruck gelangte Rechtssitte hinsichtlich der mit Flüssigkeiten gefüllten Behältnisse, bei denen ein Verlust durch Leckage stattgefunden hat. Der Grund hierfür ist in dem Bestreben zu suchen, den Schiffer gegenüber dem Umstand, dass solche Güter in höherem Masse, als andere Veruntreuungen durch die Mannschaft ausgesetzt sind, und dass als die Ursache selbst einer bedeutenderen Leckage *vis maior* vermittelst der Verklarung (z. B. durch die Angabe, das Schiff habe auf der Reise schwer gearbeitet) dargethan werden kann, zu einer besonderen Umsicht und Achtsamkeit zu veranlassen. Daher trifft das Gesetzbuch seine Bestimmung nicht hinsichtlich jeder Leckage, sondern nur hinsichtlich einer erheblichen. Wann eine solche anzunehmen, wollte der Preussische Entwurf (Art. 503) im konkreten Falle dem richterlichen Ermessen anheimstellen und hatte demgemäss gefordert, dass die Fässer „ganz oder zum grossen Theile" ausgelaufen wären. Auf der Hamburger Konferenz fand man aber diese Bestimmung zu schwankend und unsicher und setzte statt „zum grossen Theil" die Worte „zum grösseren Theil," wonach also mehr als die Hälfte des Inhaltes des Gefässes geleert sein muss (Prot. V S. 2327 ff.).

3. Liegt eine solche Leckage vor, so können die Güter dem Verfrachter für die Fracht und seine übrigen Forderungen überlassen werden. Dieses Recht des Abandons steht einmal dem Destinatär zu, und wenn derselbe davon Gebrauch macht, so hat

*) So bestimmt der *Code de comm. art. 310*: *Le chargeur ne peut abandonner pour le fret les marchandises diminuées de prix ou détériorées par leur vice propre ou par cas fortuit.*

**) Der eben citirte *art. 310* des *Code de comm.* verordnet in dieser Hinsicht: *Si toutefois des futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides, ont tellement coulé qu'elles soient vides ou presque vides, les dites futailles pourront être abandonnées pour le fret.* — In England wird ein Recht des Abandons von Seiten des Empfängers nicht beansprucht: *Abbott, treatise p. 379—385.*

der Verfrachter nicht die Befugniss, sich wegen der Frachtzahlung an den Befrachter zu halten, weil die Sache so aufgefasst wird, als ob der Destinatär die Waare erhalten hätte. Das gleiche Recht des Abandons steht aber auch dem Befrachter zu, wenn der Empfänger aus einem anderen Grunde, als dem der Leckage die Annahme verweigert, und nun der Befrachter auf Zahlung der Fracht in Anspruch genommen wird. Das Gesetz sagt nämlich ganz allgemein, dass der Verfrachter sich die Hingabe der Waaren an Zahlungsstatt gefallen lassen muss, ohne zu präzisiren, welche Person ihm gegenüber hierzu befugt sei (Prot. V S. 2327 f.). Die Abandonerklärung muss eine ausdrückliche sein. Der Abandon ist nicht schon in der Zurückweisung der Annahme der Güter zu finden, sondern es muss die Erklärung des Destinatärs resp. des Befrachters hinzukommen, dass er die Güter dem Verfrachter für die Fracht überlasse (Entsch. des O.A G. zu Lübeck vom 29. April 1867 in Kierulff's Samml. III S. 322). Natürlich kann das Recht des Abandons dem Empfänger und dem Befrachter vertragsmässig entzogen werden, so durch die Klausel der Chartepartie, dass die Fracht „auch für nur theilweise voll abgelieferte und für leergeleckte Fässer zu bezahlen“ ist (Entsch. des R.O.H.G. XIX S. 267).

4. Eine Leckage wird nicht nur bei Fässern, wie der Preussische Entwurf wollte, angenommen, sondern überhaupt bei allen Behältnissen, die zum Versenden von Flüssigkeiten gebraucht werden, nicht aber bei Flaschen und anderen Gefässen, die wieder in Kisten oder anderen Behältnissen verpackt sind. Gegenstände der letzteren Art fallen nicht unter die Bestimmung des Artikels, weil man die Kiste, welche gefüllte Flaschen enthält, nicht als ein mit Flüssigkeiten oder flüssigen Waaren gefülltes Behältniss bezeichnen kann, und die einzelnen Flaschen nicht den Gegenstand des Transportes bilden (Prot. V S. 2329. VIII S. 3927).

5. Der in Abs. 3 hervorgehobenen Klausel: „frei von Leckage“ hat man nicht die Bedeutung beilegen wollen, die Ausübung des Abandon-Rechts auszuschliessen, weil man mit Recht fürchtete, dass dadurch bei dem regelmässigen Vorkommen der Klausel auf Konnossementen die Bestimmung des Artikels überhaupt illusorisch werden würde. Sie hat lediglich die Bedeutung, die Verhaftung des Verfrachters für den durch Leckage — aber ohne seine Schuld — entstandenen Schaden auszuschliessen (Prot. V S. 2329f.).

6. Das Recht des Abandons kann nicht nur hinsichtlich der ganzen Ladung, sondern auch hinsichtlich einzelner Gefässe ausgeübt werden. Und zwar gilt dies nicht nur dann, wenn die Fracht nach den einzelnen Stücken, sondern auch, wenn sie in Bausch und Bogen für das ganze Schiff berechnet ist, und selbst in dem Falle, wo die Ladung aus verschiedenen Gegenständen, der Leckage unterworfenen und nicht unterworfenen, zusammengesetzt ist. Es muss in diesem Falle eine Repartition der Fracht auf die einzelnen

Frachtstücke durch ein sachverständiges Verfahren, ähnlich dem bei Havariefällen, stattfinden (Prot. V S. 2331).

7. Das Recht des Abandons hört auf nicht erst, wenn eine juristische Empfangnahme der Güter stattgefunden hat, sondern sobald dieselben in den faktischen Besitz, die Detention des Empfängers, gekommen sind.

Art. 618.

Für Güter, welche durch irgend einen Unfall verloren gegangen sind, ist keine Fracht zu bezahlen und die etwa vorausbezahlte zu erstatten, sofern nicht das Gegentheil bedungen ist.

Diese Bestimmung kommt auch dann zur Anwendung, wenn das Schiff im Ganzen oder ein verhältnissmässiger oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist. Sofern in einem solchen Falle das Frachtgeld in Bausch und Bogen bedungen ist, berechtigt der Verlust eines Theils der Güter zu einem verhältnissmässigen Abzuge von der Fracht.

1. Die Bestimmung, dass für die durch einen Unfall verloren gegangenen Güter eine Fracht — vom Empfänger wie vom Befrachter — nicht zu bezahlen ist, entspricht den Grundsätzen über die *locatio conductio*,*) und ist auch in allen übrigen Gesetzgebungen anerkannt.**)

2. Dass in dem gleichen Falle die pränumerirte Fracht zu restituiren, — ein Prinzip, das allerdings erst von der Hamburger Konferenz aufgenommen wurde, indem der Preussische Entwurf (Art. 504) nach dem Vorgange des englischen Rechts,***) den entgegengesetzten Grundsatz adoptirt hatte — ist lediglich eine Konsequenz des ersten Satzes und ist im römischen Recht gerade für einen dem vorliegenden analogen Fall †) und in fast allen neueren Gesetzgebungen anerkannt. ††) Die Fracht muss zurückgezahlt werden, mag sie dem Rheder persönlich als Fracht (als Abschlagszahlung), mag sie dem Kapitän als Vorschuss vom Befrachter gezahlt sein

*) So auch Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 29. Oktober 1850 — in Seuffert's Archiv VI Nr. 56 —, in welchem nur verkehrter Weise der Frachtvertrag als *locatio conductio operarum* statt *operis* aufgefasst wird.

**) So bestimmt der *Code de comm. art. 302: Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par des pirates ou prises par les eunemis.*

***) Dieses lässt wenigstens das Rückforderungsrecht cessiren, wenn die Fracht nach dem Vertrage vor der Ablieferung der Waaren zu zahlen war, vgl. *Abbott, treatise p. 364.*

†) *L. 15 § 6 Locati (19, 2): Item cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat, repeteretur, rescriptum est ab Antonino Augusto non immerito procuratorem Caesaris ab eo vecturam repetere, cum munere vehendi functus non sit. quod in omnibus personis similiter observandum est.*

††) Der *Code* fährt in der eben citirten Stelle fort: *Le capitaine est tenu de restituer le fret, qui lui aura été avancé, s'il n'y a convention contraire.*

(Entsch. des R.O.H.G. XV S. 60). Diese Regel kann jedoch durch Vereinbarung der Kontrahenten ausgeschlossen werden. Und zwar kann eine solche Vereinbarung eine ausdrückliche sein oder in einer konkludenten Handlung bestehen. Eine Vereinbarung der letzteren Art ist auch zu finden in der Klausel: „Der Befrachter hat die Vorschussgelder auf Kosten des Verfrachters versichern zu lassen; „der Vorschuss soll sein „*subject to insurance;*“ „*l'affréteur fera assurer les avances*“ mit oder ohne den Zusatz „*la prime demeurant à la charge du fréteur*“. Hierdurch übernimmt der Befrachter, welcher das Recht erhält, „Ersatz der Versicherungskosten ausser dem Vorschussbelauf“ von dem Verfrachter zu verlangen, das Risiko des Frachtvorschusses, und der Verfrachter bleibt auch im Falle des Verlustes der Waaren „von der Rückzahlungspflicht selbst dann frei, wenn der Befrachter die ihm dargebotene Möglichkeit, auf Kosten desselben Versicherung zu nehmen, unbenutzt gelassen haben sollte“ (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 61 f.).

3. Unfall ist in diesem Artikel statt *vis maior* gesetzt. Der Preussische Entwurf (Art. 504) hatte nämlich seine Bestimmung getroffen für Güter, *welche durch Schiffbruch oder andere Unfälle verloren, oder durch Feinde oder Seeräuber genommen sind*. Statt dieser Worte beschloss die Hamburger Konferenz die Worte zu setzen: *durch einen Unfall verloren gegangen sind*, lediglich aus dem Grunde, weil der Preussische Entwurf „eine nicht völlig erschöpfende Aufzählung enthält,“ während die in Rede stehende Bestimmung überhaupt einen vom Schiffer „nicht zu vertretenden Zufall“ im Auge habe (Prot. V S. 2334).

4. Die Waaren selbst müssen durch den Unfall verloren gegangen sein, d. h. sie müssen durch die unmittelbare Einwirkung des Unfalls aufgehört haben, zu existiren. Es greift daher die Vorschrift des Artikels in dem Falle nicht Platz, wo die durch einen Seeunfall beschädigten Waaren „wegen schlechter Beschaffenheit, Gefahr des Verderbs u. s. w. verkauft werden.“ Man kann nämlich nicht sagen, dass die Sachen, welche durch einen Unfall „in einen solchen Zustand gerathen sind, dass ihr Weitertransport nach vernünftigem Ermessen unterbleiben musste,“ zu den verloren gegangenen Sachen zu rechnen seien; da das H.G.B. stets zwischen verlorenen und beschädigten Sachen unterscheidet (Art. 607. 610. 612. 614. 879—881), ohne an irgend einer Stelle anzudeuten, dass die Beschädigung, wenn sie einen gewissen Grad erreicht hat, als Verlust betrachtet werden soll. Wenn nun aber Güter, die in sehr beschädigtem Zustande im Nothhafen ankommen, gerade als gerettete bezeichnet werden müssen, so bildet der daselbst angeordnete Verkauf derselben einen Fall, in welchem die Waaren in Folge einer Disposition des Befrachters nicht an den Empfänger gelangt; und zwar eben so wohl, wenn der Schiffer zu dem Verkauf der Waaren geschritten ist, als wenn dieser Verkauf durch den Befrachter selbst oder einen besonderen Bevollmächtigten desselben angeordnet ist, denn der Schiffer würde in diesem Falle auf Grund

des Art. 504 als Vertreter der Ladungsinteressenten gehandelt haben. Hier wäre also der Befrachter zur Bezahlung der vollen Fracht (Art. 583) verpflichtet (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 30. Juni 1870 in Kierulff's Samml. VI S. 352—357), und zwar gilt dies auch in dem Falle, wo ein Provenü aus dem Verkauf überhaupt nicht erzielt sein sollte, weil der Erlös beispielsweise durch die entstandenen Auktionskosten vollständig absorbirt worden ist, ganz eben so, als wenn die Waaren im Bestimmungshafen auf die Anordnung oder Veranlassung des Befrachters verkauft sein sollten.

Dasselbe ist zu sagen, wenn die Waaren im Bestimmungsorte wegen erlittener Beschädigung auf die Seitens des Destinatärs (der aber die Güter nicht abgenommen hat) oder des Befrachters veranlasste Verfügung einer Behörde verkauft sind. So entschied m. E. mit Recht das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck in einem Falle, wo eine Kohlenladung, welche in Brand gerathen, auf Befehl des Gerichts, dessen Einschreiten die Destinatäre beantragt hatten, gelöscht und öffentlich verkauft worden war (Erk. vom 29. April 1867 in Kierulff's Samml. III S. 314 f. S. 318 f.). Anders läge freilich die Sache, wenn die Behörde im Nothhafen oder auch im Bestimmungshafen, bevor der Destinatär die Waaren angenommen, aus eigener Initiative, etwa mit Rücksicht auf die Sicherheit der Besatzung, deren Leben der Weitertransport der Ladung gefährden würde, oder mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit, den Verkauf der Waaren anordnete. In diesem Falle würde ein Verlust der Waaren zu finden sein, nicht in der Beschädigung, die sie erlitten, sondern in dem Verkaufe. Und ein solcher Verkauf, welcher auf Grund eines vom Schiffer nicht abzuwendenden obrigkeitlichen Befehls erfolgt, ist mit demselben Recht als Unfall zu bezeichnen, als die von einer Staatsgewalt ausgehende Konfiskation von Gütern.

5. Die Bestimmungen des Abs. 1 müssen nicht nur zur Anwendung gebracht werden, wenn das Schiff auf Stückgüter verfrachtet, sondern auch, wenn dasselbe im Ganzen oder zu einem verhältnissmässigen Theil, oder wenn ein bestimmter Raum desselben verfrachtet ist, denn in jedem dieser Fälle liegt eine *locatio conductio operis* vor (Prot. V S. 2333).

Art. 619.

Ungeachtet der Nichtablieferung ist die Fracht zu zahlen für Güter, deren Verlust in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit (Art. 607) eingetreten ist, sowie für Thiere, welche unterwegs gestorben sind.

Inwiefern die Fracht für Güter zu ersetzen ist, welche in Fällen der grossen Haverei aufgeopfert worden sind, wird durch die Vorschriften über die grosse Haverei bestimmt.

Die Anfangsworte „ungeachtet der Nichtablieferung" sollen nur den Gegensatz ausdrücken, in welchem sich dieser Artikel zum vorigen befindet. Es ist aber daraus nicht etwa der Schluss zu ziehen, „dass in allen, in diesem Artikel nicht erwähnten Fällen der Nichtablieferung keine Fracht zu zahlen sei." Dies dürfte nur dann angenommen werden, wenn im Gesetzbuch als Regel das Prinzip aufgestellt wäre: ist die Nichtablieferung durch einen Zufall herbeigeführt, so ist keine Fracht zu zahlen, und von dieser Regel nur bestimmte Ausnahmen zugelassen wären. Dies ist aber nicht geschehen, vielmehr sind die verschiedenen Fälle, in denen die Nichtablieferung durch einen Zufall herbeigeführt ist, „in Kategorien gebracht, und für die einzelnen Kategorien selbständige Regeln aufgestellt," wonach bald gar keine Fracht (Art. 618), bald blosse Distanzfracht (Art. 632), bald volle Fracht zu bezahlen ist (Entsch. des O. A. G. zu Lübeck vom 30. Juni 1870 in Kierulff's Samml. VI S. 351 f. 357).

Art. 620.

Für Güter, welche ohne Abrede über die Höhe der Fracht zur Beförderung übernommen sind, ist die am Abladungsorte zur Abladungszeit übliche Fracht zu zahlen.

Für Güter, welche über das mit dem Befrachter vereinbarte Mass hinaus zur Beförderung übernommen sind, ist die Fracht nach Verhältniss der bedungenen Fracht zu zahlen.

1. Die Bestimmung des Abs. 1 ist lediglich eine Anwendung des allgemeinen, schon früher durch die Praxis adoptirten Grundsatzes, dass für die Frachtberechnung die Usanzen des Abladeplatzes massgebend sind. Und der Grund für dieses Prinzip ist hauptsächlich darin zu suchen, dass „es sich bei der Frachtbestimmung gerade um diejenigen Eigenschaften und die Verpackungsweise der betreffenden Waaren handelt, welche in dem Verschiffungshafen die gewöhnlichen sind," und dass im Abladehafen immer „eine Verschiffungs-Konkurrenz gerade derjenigen Waaren stattfindet, auf deren Verhältniss zu einander es ankommt," während dies nur selten am Bestimmungsorte und gar nicht da, wo zufällig der Kontrakt geschlossen (den beiden Orten, die bei der Frachtberechnung noch in Betracht kommen könnten) der Fall sein wird. (So mit Recht Voigt, Neues Archiv f. H.R. II S. 283, der als ferneren Grund noch anführt, dass der Abladeplatz der Ort ist, „an welchem der Fracht-Kontrakt zunächst zur Ausführung kommen soll.")

2. Ist die Fracht für bestimmte Arten von Waaren festgesetzt und zugleich vereinbart, dass, wenn an deren Stelle andere Güter verladen würden, die Fracht im richtigen Verhältniss hiernach vergütet und im Abladungshafen regulirt werden solle, so ist in Folge des ausgesprochenen Parteiwillens das Gericht des Bestimmungs-

ortes nicht kompetent, die Richtigkeit der daselbst stattgehabten Regulirung, mag sie durch die an dem gedachten Orte amtlich bestellten Sachverständigen resp. von den Parteien gewählten Schiedsmänner, mag sie gerichtlich erfolgt sein, von Neuem einer Prüfung zu unterziehen. Haben Mängel bei der Citation oder sonstige Unregelmässigkeiten stattgefunden, so sind diese am Abladungsorte, aber nicht am Bestimmungsorte geltend zu machen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 27. September 1870 in Kierulff's Samml. VI S. 452—454). Ist der gedachte Vertrag durch den Schiffer abgeschlossen, so ist gemäss Art. 496 und 502 der Rheder daran gebunden (So auch Meier im Centralorgan f. d. D. H. u. W. R. N. F. VII S. 303 f.).

Art. 621.

Wenn die Fracht nach Mass, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist im Zweifel anzunehmen, dass Mass, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der eingelieferten Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

Der Artikel stellt (im Gegensatz zum Art. 658) eine Interpretationsregel auf, denn die Worte „es ist im Zweifel anzunehmen" weisen darauf hin, dass die Bestimmung nicht zur Anwendung kommt, wenn ein entgegengesetzter Wille der Kontrahenten nicht blos ausdrücklich ausgesprochen ist, sondern nur nachgewiesen werden kann (vgl. das durch Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 27. Januar 1870 bestätigte Erk. des O.G. zu Bremen vom 16. September 1869 in Kierulff's Samml. VI S. 54 f.).

Die Regel selbst wird dadurch motivirt, dass der Verfrachter nur so weit Ansprüche aus dem Frachtvertrage geltend machen kann, als er denselben erfüllt hat. Demgemäss kann er nur für das abgelieferte Quantum die Fracht fordern, da er in Wahrheit nur dieses nach dem Bestimmungsort transportirt hat. Er muss daher eine Einbusse an seinen Frachtansprüchen erleiden, wenn sich dieses Quantum während des Transports verringert, wie auf der anderen Seite die Fracht erhöht wird, wenn das Quantum zugenommen hat.

Art. 622.

Ausser der Fracht können Kaplaken, Prämien und dergleichen nicht gefordert werden, sofern sie nicht ausbedungen sind.

Die gewöhnlichen und ungewöhnlichen Unkosten der Schifffahrt, als: Lootsengeld, Hafengeld, Leuchtfeuergeld, Schlepplohn, Quarantainegelder, Auseisungskosten und dergleichen, fallen in Ermangelung einer entgegenstehenden Abrede dem Verfrachter allein zur Last, selbst wenn derselbe zu den Massregeln, welche die Auslagen verursacht haben, auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet war.

Die Fälle der grossen Haverei, sowie die Fälle der Aufwendung

von Kosten zur Erhaltung, Bergung und Rettung der Ladung werden durch diesen Artikel nicht berührt.

1. Die Unkosten, welche der Abs. 2 aufführt, fasste man früher unter den Begriff der kleinen oder ordinären Havarie zusammen, indem man darunter alle Ausgaben verstand, die ein beladenes Schiff gewöhnlich während der Reise, bis es im Hafen festgemacht ist, zu machen hat (Pöhls, Seerecht II S. 627. Kaltenborn, Seerecht II S. 57. § 1774 Preuss. A.L.R. II, 8). Dieselben wurden in Ermangelung einer vertragsmässigen Festsetzung in der Regel in der Weise auf Schiff und Ladung vertheilt, dass das Schiff ein Dritttheil, die Ladung zwei Dritttheile zu tragen hatte (§ 1782 Pr. A.L.R. II, 8). Die neueren Gesetzgebungen haben regelmässig den Begriff der kleinen Havarie überhaupt aufgegeben, die gedachten Ausgaben als Unkosten des Schifffahrts-Betriebes aufgefasst und sie so durch das Schiff allein tragen lassen, indem von der Ansicht ausgegangen wurde, dass diese Kosten nach der Meinung der Kontrahenten durch die Frachtgelder gedeckt werden sollten.*) Auf diesem Standpunkt steht auch das Handelsgesetzbuch.

2. Unter den durch Massregeln, zu denen der Verfrachter auf Grund des Frachtvertrages nicht verpflichtet ist, verursachten Auslagen sind Auseisungskosten und ähnliche ausserordentliche Reisekosten zu verstehen. Für Kosten dieser Art hatte der Preussische Entwurf (Art. 507) das alte Recht beibehalten und dieselben demgemäss dem Ladungsempfänger auferlegt, und zwar wohl deshalb, weil es zweifelhaft sein dürfte, ob derartige Ausgaben noch unter den Begriff der kleinen Havarie fallen. Diese Ausnahme wurde aber auf der Hamburger Konferenz beseitigt, indem man geltend machte, dass solche ausserordentliche Auslagen in der Regel nicht unbedingt erforderlich wären, sondern dem Schiffer meistens die Wahl „zwischen der Aufwendung derselben und dem Abwarten der natürlichen Beseitigung des betreffenden Hindernisses“ bliebe, und ferner, dass derselbe, wenn nicht „sein eigenes Interesse“ ihn „zu solchem Aufwande“ veranlasste, sich in der Regel zuvor „mit den Ladungsinteressenten in Benehmen setzen“ und dieselben „vertragsmässig“ dazu bewegen könnte, einen Theil jener Kosten zu tragen (Prot. V S. 2341 f.). Natürlich wird der Schiffer diese letztere Möglichkeit nicht haben, wenn er „in Folge einer ausdrücklichen oder selbstverstandenen Bestimmung des Frachtvertrages“ (weil dieser sich nicht in anderer Weise ausführen liess) zur Ergreifung der in Rede stehenden Massregel verpflichtet ist (Prot. VIII S. 3931).

*) So der *Code de comm. art. 406: Les lamanages, touages, pilotages, pour entrer dans les havres ou rivières, ou pour en sortir, les droits de congés, visites rapports, tonnes, balises, ancrages et autres droits de navigation, ne sont point avaries; mais ils sont de simples frais à la charge du navire.*

Für Lübeck kommt noch in Betracht der Art. 18 des Einführungsges. vom 26. Oktober 1863:

Für die Beschlussnahme über das Ein- und Auseisen der Schiffe bei zugefrorener Trave, ingleichen für die Vertheilung der desfallsigen Kosten bleibt die Verordnung vom 1. Dezember 1841, das Ein- und Auseisen betreffend, in Kraft;

und diese Verordnung wieder bestimmt:

1. *Zu der Beschlussfassung, ob ein in Travemünde liegendes Schiff von dort hierher eingeeiset, oder ein im hiesigen Hafen eingefrorenes, annoch zur Fahrt in See bestimmtes Schiff nach der Travermünder Rhede hin ausgeeiset werden solle, ist die Zustimmung dreier Viertheile der Ladungs-Interessenten, diese nach Lasten der geladenen Güter berechnet, erforderlich. Der Schiffer oder die Schiffseigner sind an diesen Beschluss gebunden.*
3. *Von den Kosten für jedes einzelne Schiff trägt ein Dritttheil das Schiff und zwei Dritttheile die Ladung.*
4. *Dieser $^2/_3$ Kosten-Antheil der Ladung wird unter die verschiedenen Interessenten derselben nach Verhältniss der Lastenzahl ihrer Güter vertheilt.*

3. Ueber die grosse Havarie, die Bergung und Rettung der Ladung kommen die besonderen Bestimmungen des Gesetzbuchs zur Anwendung (Tit. 8 Abschn. 1. Tit 9). Ob aber die Kosten, welche durch die zur Erhaltung der Ladung getroffenen Massregeln, soweit diese nicht unter einen der genannten Begriffe fallen, den Verfrachter oder den Ladungsinteressenten treffen, ist im konkreten Falle durch richterliches Ermessen zu bestimmen (Vgl. Prot. VIII S. 4224—4226). Der Richter, welcher natürlich Sachverständige zuziehen wird, hat bei seiner Entscheidung sich von dem Brauch der betreffenden Kreise leiten zu lassen, wonach solche Kosten, welche auf jeder Reise vorkommen können und deren Ersatz in der Fracht bereits enthalten ist, vom Verfrachter (wie z. B. für das Umstechen einer Getreideladung), andere dagegen (wie z. B. für die Fütterung von Thieren) von den Ladungsinteressenten getragen werden.

Art. 623.

Wenn die Fracht nach Zeit bedungen ist, so beginnt sie in Ermangelung einer anderen Abrede mit dem Tage zu laufen, der auf denjenigen folgt, an welchem der Schiffer angezeigt hat, dass er zur Einnahme der Ladung, oder bei einer Reise in Ballast, dass er zum Antritt der Reise fertig und bereit sei, sofern aber bei einer Reise in Ballast diese Anzeige am Tage vor dem Antritt der Reise noch nicht erfolgt ist, mit dem Tage, an welchem die Reise angetreten wird.

Ist Liegegeld oder Ueberliegezeit bedungen, so beginnt in allen

Fällen die Zeitfracht erst mit dem Tage zu laufen, an welchem der Antritt der Reise erfolgt.

Die Zeitfracht endet mit dem Tage, an welchem die Löschung vollendet ist.

Wird die Reise ohne Verschulden des Verfrachters verzögert oder unterbrochen, so muss für die Zwischenzeit die Zeitfracht fortentrichtet werden, jedoch unbeschadet der Bestimmungen der Art. 639 und 640.

1. Hinsichtlich des Beginns der Zeitfracht sind in den verschiedenen Gesetzgebungen besonders zwei Grundsätze zur Geltung gelangt. Nach dem einen, der namentlich im englischen (*Abbott, treatise p. 369*) und französischen Recht (*Code de comm. art. 275*) *) gilt, beginnt die Fracht mit dem Tage, an welchem das Schiff ausläuft, nach dem anderen, der früher in den meisten deutschen Häfen als der herrschende bezeichnet werden konnte, läuft die Fracht von dem Tage an, an welchem der Verfrachter das Schiff dem Befrachter zur Verfügung gestellt hat. Das H.G.B. hat den letzteren Grundsatz adoptirt. Nach den Bestimmungen des Gesetzbuchs über den Anfang der Ladezeit (Art. 595) konnte nämlich die Fracht nicht mit dem Tage der Anzeige von der Ladebereitschaft, sondern erst mit dem darauf folgenden beginnen. Bei einer Reise in Ballast aber kann die Fracht erst zu laufen beginnen mit dem Tage nach der Anzeige des Schiffers, dass er zum Antritt der Reise bereit sei und nicht schon, wie der Preussische Entwurf (Art. 508) wollte, mit dem Tage, an dem das Einnehmen des Ballastes begonnen hat, denn dieses gehört zu den Vorbereitungen für die Fertigstellung des Schiffes. Dass das Gesetzbuch die Fracht auch beginnen lässt mit dem Antritt der Reise selbst, wenn nicht am Tage vor demselben eine Anzeige von der Reisebereitschaft erfolgt ist, erklärt sich daraus, dass die Erklärung des Schiffers nur die Reisebereitschaft bekunden soll, diese aber durch die wirklich erfolgte Abreise vollständig dargethan wird (Vgl. Prot. V S. 2343—2346. VIII S. 3932).

2. Kann der Schiffer die Anzeige nicht erstatten, weil der Befrachter sich nicht an dem Orte aufhält, wo das Schiff liegt, auch daselbst keinen Bevollmächtigten hat, dem die Anzeige wirksam gemacht werden kann, so wird dieser ersetzt durch „Erhebung eines Protestes über die Unausführbarkeit der Anzeigeerstattung,“ ja nach dem Wortlaute des Artikels würde man bereits die Absendung der Anzeige an den Befrachter für genügend zu halten haben (Prot. S. 2346).

3. Dass bei der Vereinbarung von Liegegeld oder von Ueberliegezeit (ohne Erwähnung des Liegegeldes) die Zeitfracht erst mit dem Antritt der Reise beginnt, erklärt sich

*) *Si le navire est frété au mois et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile.*

daraus, dass „die Verpflichtung, Liegegeld zu bezahlen, mit der Verpflichtung, zugleich Zeitfracht zu entrichten, prinzipiell nicht vereinbar“ ist, und dass die Kontrahenten durch die „Vereinbarung von Liegegeld“ deutlich zu erkennen gegeben haben, dass „die Zeitfracht nur für die Reise“ bezahlt werden soll, nicht auch für „die Zeit der Vorbereitung zu derselben,“ dass vielmehr „in dieser Beziehung die für die gewöhnlichen Fälle der Frachtbestimmung geltenden Vorschriften zur Anwendung kommen“ sollen (Prot. VIII S. 3932 f.).

4. Der letzte Absatz lässt in dem Falle, wo die Reise verzögert oder unterbrochen wird, ohne dass einer der Kontrahenten dies verschuldet hat, den Befrachter den Nachtheil treffen, da — wie auf der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde — „das Bedürfniss des Verkehrs die möglichste Bewahrung des schon in sich gerechtfertigten Prinzips erfordert, dass die Fracht, nachdem sie zu laufen begonnen, bis zur Beendigung der Löschung fortläuft“ (Prot. V S. 2347). Das Gesetzbuch macht Ausnahmen von diesem Prinzip einmal in dem Falle, wo der Aufenthalt in einer Verfügung von hoher Hand seinen Grund hat*) (Art. 639), und ferner dann, wenn der Aufenthalt durch die Nothwendigkeit verursacht ist, das Schiff auszubessern (Art. 640).

Art. 624.

Der Verfrachter hat wegen der im Art. 615 erwähnten Forderungen ein Pfandrecht an den Gütern.

Das Pfandrecht besteht, so lange die Güter zurückbehalten oder deponirt sind; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, sofern es binnen dreissig Tagen nach Beendigung derselben gerichtlich geltend gemacht wird; es erlischt jedoch, sobald vor der gerichtlichen Geltendmachung die Güter in den Gewahrsam eines Dritten gelangen, welcher sie nicht für den Empfänger besitzt.

1. Schon seit früher Zeit wurde allgemein dem Verfrachter wegen seiner Forderungen aus dem Frachtvertrage ein Retentionsrecht an den transportirten Waaren eingeräumt. Auch das H.G.B. spricht demselben ein solches zu, indem es ihn nur verpflichtet, Zug um Zug gegen Empfang des ihm Geschuldeten die Ladung an den Destinatär abzuliefern (Art. 615). Nur um den Verfrachter zu veranlassen, von diesem Retentionsrecht, dessen „strikte und öfter sich wiederholende Ausübung“ störend in den Geschäftsverkehr eingreift, möglichst wenig Gebrauch zu machen und sich auch „ohne Entrichtung der Fracht zur Auslieferung der Güter“

*) Aehnlich der *Code de comm. art. 277: S'il existe une force majeure, qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire les conventions subsistent, et il n'y a pas lieu à dommages-interêts à raison du retard. — Elles subsistent également, et il n'y a lieu à aucune augmentation de fret, si la force majeure arrive pendant le voyage.*

herbeizulassen, räumt das Gesetzbuch demselben nach dem Vorgange anderer Gesetzgebungen*) ein beschränktes Pfandrecht ein. Das Pfandrecht ist beschränkt worden, weil es „nach Ablieferung der Güter“ wirken soll, dies aber mit denjenigen Gesetzgebungen schwer zu vereinigen ist, welche an beweglichen Sachen nur ein Faustpfand zulassen (Prot. V S. 2348 f.). Das Pfandrecht ist insofern beschränkt, als es nur so lange existirt, als die Waaren sich in den Händen des Empfängers oder eines Stellvertreters desselben befinden, und ferner als es nur während einer bestimmten Zeit nach der Ablieferung geltend gemacht werden kann. Diese Frist hatte der Preussische Entwurf (Art. 509) auf drei Tage festgesetzt. Die Hamburger Konferenz erweiterte dieselbe in zweiter Lesung auf dreissig Tage (Prot. VIII S. 3936).

2. Das Pfandrecht des Verfrachters erlischt, sobald ein Dritter den Besitz an den Waaren erwirbt, während es durch ein über diese vom Empfänger abgeschlossenes Veräusserungsgeschäft noch nicht untergehen würde. Dagegen ist der Titel, auf Grund dessen der Dritte besitzt (Eigenthum, Pfandrecht) irrelevant. Nur muss er juristischen Besitz haben, er darf nicht Stellvertreter des Destinatärs sein, nicht „für den Empfänger“ besitzen.

Art. 625.

Im Falle des Streits über die Forderungen des Verfrachters ist dieser die Güter auszuliefern verpflichtet, sobald die streitige Summe bei Gericht oder bei einer anderen zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt ist.

Nach Ablieferung der Güter ist der Verfrachter zur Erhebung der deponirten Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.

Das Gesetz verpflichtet den Verfrachter nicht in jedem Falle, gegen Deponirung der ihm geschuldeten Summe die Waaren an den Empfänger abzuliefern, sondern nur alsdann, wenn der Letztere die Höhe der Forderung des Ersteren bestreitet oder Gegenansprüche gegen dieselbe geltend macht.

Art. 626.

So lange das Pfandrecht des Verfrachters besteht, kann das Gericht auf dessen Ansuchen verordnen, dass die Güter ganz oder zu

*) So *Code de comm. art. 307: Le capitaine est préféré pour son fret sur les marchandises de son chargement pendant quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces. — art. 308: En cas de faillite des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries, qui lui sont dues.* Vgl. *Pardessus, cours de droit commercial III no. 962.*

einem entsprechenden Theil Behufs Befriedigung des Verfrachters öffentlich verkauft werden.

Dieses Recht gebührt dem Verfrachter auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Das Gericht hat die Betheiligten, wenn sie am Orte anwesend sind, über das Gesuch, bevor der Verkauf verfügt wird, zu hören.

Art. 627.

Hat der Verfrachter die Güter ausgeliefert, so kann er wegen der gegen den Empfänger ihm zustehenden Forderungen (Art. 615) an dem Befrachter sich nicht erholen. Nur insoweit der Befrachter mit dem Schaden des Verfrachters sich etwa bereichern würde, findet ein Rückgriff statt.

1. Der Frachtvertrag wird abgeschlossen zwischen dem Befrachter und dem Verfrachter, und es ist demgemäss an sich auch der Erstere zur Befriedigung des Letzteren wegen der Forderungen aus dem Frachtvertrage verpflichtet. Allein der Verfrachter bekommt vom Befrachter „wegen der Fracht eine Assignation an den Empfänger.“ Er erhält den „Auftrag, gegen Auslieferung der Güter die Fracht vom Empfänger“ zu erheben. Thut er dies nicht und übt er dies ihm zustehende Retentions- und Pfandrecht nicht aus, so macht er sich, da ihm das eine, wie das andere nicht lediglich in seinem eigenen Interesse, sondern zugleich im Interesse des Befrachters eingeräumt ist, einer *culpa* schuldig und wird in Folge des zwischen ihm und dem Befrachter bestehenden Mandatsverhältnisses dem Letzteren zum Ersatz des diesem entstehenden Schadens verpflichtet. Dieser Schaden besteht in der Frachtforderung, deren Zahlung nun dem Befrachter obliegen würde. Und so kompensirt gewissermassen das Recht zwischen dem Anspruch des Verfrachters gegen den Befrachter auf die Fracht und der Verpflichtung desselben zur gleichen Leistung an den Befrachter, wenn es Verlust der Frachtforderung für den Verfrachter statuirt (Prot. V S. 2362 f. VIII S. 3941).

Diese Grundsätze fanden schon nach dem früheren Recht vielfach in Deutschland ihre Vertheidiger (Prot. V S. 2361; vgl. Erk. des Hamb. Handelsger. vom 19. Dezember 1862 in der Samml. von Hermann und Hirsch Nr. 36 S. 152) und sind auch in andere Gesetzgebungen übergegangen.*)

2. Wenn das Gesetzbuch eine Ausnahme alsdann statuirt, wenn der Befrachter sich sonst mit dem Schaden des Ver-

*) So kann sich auch nach dem *Code de comm. art. 305* der Verfrachter nur dann an den Befrachter halten, wenn die Güter zur Deckung der Fracht nicht ausreichen. Dagegen erscheint nach englischem Recht das Retentionsrecht als dem Verfrachter ausschliesslich in seinem eigenen Interesse gegeben, und es kann demgemäss dieser den Befrachter auf Zahlung der Fracht in Anspruch nehmen, auch wenn er sein Retentionsrecht nicht geltend gemacht hat: *Abbott, treatise p. 370—373.*

frachters bereichern würde, so ist dabei hauptsächlich an den Fall gedacht, dass „Befrachter und Empfänger juristisch eine und dieselbe Person“ sind, d. h. wo der Absender und Empfänger „ein und dasselbe Handlungshaus“ bilden, oder wo der Empfänger der Kommissionär des Befrachters ist (Prot. V S. 2363 VIII S. 3938).

3. Selbstverständlich cessirt die Regel des Artikels, wenn nach dem Frachtvertrage der Befrachter die Fracht zu zahlen hatte (Prot. VIII S. 3941).

4. Da der Verlust der Frachtforderung als die Folge der durch seine *culpa* begründeten Verpflichtung des Verfrachters zum Schadenersatz erscheint, so kann der erste Satz des Artikels da keine Anwendung finden, wo die Realisirung der Forderungen aus dem Frachtvertrage gegen Ablieferung der Ladung unmöglich war, wo also einerseits die Waaren unbedingt ausgeladen werden mussten, und andererseits eine Deponirung derselben resp. eine gerichtliche Beschlagnahme oder Geltendmachung des Pfandrechts in Folge des Rechts und der Einrichtungen des (ausländischen) Löschungshafens nicht bewerkstelligt werden konnte (Vgl. Entsch. des H.A.G. zu Nürnberg vom 13. Mai 1870 in Goldschmidt's Zeitschr. XIX S. 559).

Art. 628.

Hat der Verfrachter die Güter nicht ausgeliefert, und von dem im ersten Absatz des Art. 626 bezeichneten Rechte Gebrauch gemacht, jedoch durch den Verkauf der Güter seine vollständige Befriedigung nicht erhalten, so kann er an dem Befrachter sich erholen, soweit er wegen seiner Forderungen aus dem zwischen ihm und dem Befrachter abgeschlossenen Frachtvertrage nicht befriedigt ist.

Diese Bestimmung ist eine nothwendige Folge des dem Art. 627 zu Grunde liegenden Prinzips, wie sie auch das französische Recht enthält.*)

Art. 629.

Werden die Güter von dem Empfänger nicht abgenommen, so ist der Befrachter verpflichtet, den Verfrachter wegen der Fracht und der übrigen Forderungen dem Frachtvertrage gemäss zu befriedigen.

Bei der Abnahme der Güter durch den Befrachter kommen die Art. 593 bis 626 in der Weise zur Anwendung, dass an Stelle des in

*) *Code de comm. art. 305: Si le consignataire refuse de recevoir les marchandises, le capitaine peut, par autorité de justice, en faire vendre pour le paiement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus. — S'il y a insuffisance, il conserve son recours contre le chargeur.* Diese Bestimmung bezieht sich natürlich nicht nur auf den Fall, wo der Destinatär die Annahme der Waaren überhaupt verweigert, sondern sich weigert, die Fracht gegen den Empfang der Güter zu bezahlen; denn bis dies geschieht, wird die auf Verlangen des Kapitäns erfolgte Deposition der Waaren fortgesetzt *(art. 306)*.

diesen Artikeln bezeichneten Empfängers der Befrachter tritt. Insbesondere steht in einem solchen Falle dem Verfrachter wegen seiner Forderungen das Zurückbehaltungs- und Pfandrecht an den Gütern nach Massgabe der Art. 624, 625, 626, sowie das im Art. 616 bezeichnete Recht zu.

Art. 630.

Der Frachtvertrag tritt ausser Kraft, ohne dass ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist, wenn vor Antritt der Reise durch einen Zufall

1. *das Schiff verloren geht, insbesondere*
 wenn es verunglückt,
 wenn es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemnirt (Art. 444) und in dem letzteren Falle ohne Verzug öffentlich verkauft wird,
 wenn es geraubt wird,
 wenn es aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird; oder
2. *die im Frachtvertrage nicht blos nach Art oder Gattung, sondern speziell bezeichneten Güter verloren gehen; oder*
3. *die, wenn auch nicht im Frachtvertrage speziell bezeichneten Güter verloren gehen, nachdem dieselben bereits an Bord gebracht oder Behufs Einladung in das Schiff an der Ladungsstelle von dem Schiffer übernommen worden sind.*

Hat aber in dem unter Ziffer 3 bezeichneten Falle der Verlust der Güter noch innerhalb der Wartezeit (Art. 580) sich zugetragen, so tritt der Vertrag nicht ausser Kraft, sofern der Befrachter ohne Verzug sich bereit erklärt, statt der verloren gegangenen andere Güter (Art. 563) zu liefern, und mit der Lieferung noch innerhalb der Wartezeit beginnt. Er hat die Abladung der anderen Güter binnen kürzester Frist zu vollenden, die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen, und insoweit durch dieselbe die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

1. Die Art. 630 bis 640 beziehen sich zunächst auf die Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen.

2. Das Gesetzbuch lässt den Frachtvertrag ausser Kraft treten bei der durch Zufall verursachten Unmöglichkeit, das verfrachtete Schiff oder die bedungene Ladung zu liefern. Von Einfluss war hierbei das Prinzip des Preuss. A.L.R. (§ 364 I, 5), dass, wenn „die Unmöglichkeit, den geschlossenen Vertrag zu erfüllen, durch einen Zufall“ entsteht, „der Vertrag für aufgehoben angesehen“ wird, welches in dem Preussischen Entwurf (Art. 512) zur Anwendung gelangt war, und das man auf der Hamburger Konferenz deshalb adoptirte, weil „die durch Zufall eingetretene Unmöglichkeit der Leistung des einen Theils den anderen Theil von der Gegen-

leistung befreie, und dies dem Resultate nach zu völliger Auflösung des Vertrages führe" (Prot. V S. 2367).

3. Unmöglich wird die Leistung durch den Untergang des Schiffes, weil der Frachtvertrag nicht schlechtweg auf Transportirung einer Quantität Waaren nach dem Bestimmungsorte gerichtet ist, sondern auf Transportirung mit diesem bestimmten Schiffe. Dass dasselbe auch beim Untergange der Waaren angenommen wurde, rechtfertigte man in folgender Weise: Die Ausführung des Frachtvertrages, die Erfüllung der *locatio conductio operis* ist unmöglich, „wenn der bedungene Transport durch Zufall unausführbar geworden," also auch wenn „die im Frachtvertrage bedungene Waare" untergeht (Prot. V S. 2368). Der Verfrachter miethe sich nämlich „die Gelegenheit, durch den Transport Erwerb zu machen, von dem Befrachter, als dem *locator*, dessen Verpflichtung demnach nicht blos darin bestehe, Geld für den ausgeführten Transport zu bezahlen," sondern auch „die Waaren zum Transporte zu liefern." Von dieser letzteren Verbindlichkeit werde der Befrachter „mit dem Untergange der von ihm versprochenen Waaren, weil dadurch seine vertragsmässige Leistung unmöglich geworden," befreit (Prot. VIII S. 3948).

4. Der Preussische Entwurf hatte die Auflösung des Vertrages eintreten lassen in allen Fällen einer faktischen und juristischen, dauernden und nur zeitweiligen Unmöglichkeit der Erfüllung (vgl. Prot. V S. 2369. 2381 f.). Die Hamburger Konferenz gelangte nach langen Berathungen schliesslich zu dem Resultate, ***ipso iure*** eintretende Auflösung des Vertrages nur in den Fällen faktischer Unmöglichkeit der Erfüllung zu statuiren (Prot. V S. 2388. 2390).

5. Die Auflösungsgründe des Preussischen Entwurfs fanden insofern eine Erweiterung, als „dem Untergange der im Frachtvertrage speziell bezeichneten Ladungsgüter" gleichgestellt wurde der Untergang der im Frachtvertrage nur generell benannten, die bereits an Bord des Schiffes gekommen oder „Behufs der Einladung in das Schiff an der Ladungsstelle von dem Schiffer übernommen sind" (Prot. VIII S. 3964 f., vgl. V S. 2380 f.). Diese Gleichstellung ist durchaus korrekt, da auch in diesen Fällen die für den Transport bestimmten Waaren untergegangen sind. Daher setzt das Gesetzbuch voraus, dass die nur generell bezeichneten Waaren von dem Schiffer wenigstens übernommen sind, und es genügt nicht, dass dieselben vom Befrachter zum Zweck des Transports von dessen übrigen Waaren ausgesondert, noch dass sie an den Abladeplatz gebracht und hier dem Schiffer vorgezeigt sind, noch auch, dass sie zum Zwecke des Transports an das Schiff vom Lande geschieden und in Ever oder Leichterschiffe geladen sind (vgl. Prot. V S. 2371 f. VIII S. 3950 f. 3964 f.) Die Uebernahme des Schiffers ist nach den Grundsätzen der civilrechtlichen Apprehension zu beurtheilen.

6. Die Auflösung des Frachtvertrages hat natürlich keine rückwirkende Kraft und kann nicht bereits entstandene Ansprüche vernichten, so dass also z. B. die „Verpflichtung zur Bezahlung des bereits erwachsenen Liegegeldes" trotz der Auflösung bestehen bleibt (Prot. VIII S. 3965).

7. Die Bestimmung des Artikels kommt auf analoge Fälle zur Anwendung. So z. B. auf den Fall, wenn ein Transport vertragsmässig gerade zu einer bestimmten Zeit ausgeführt werden soll, aber durch Einfrieren des Schiffes unmöglich wird (Prot. V S. 2391); ferner wenn ein Schiff durch einen Zwangskauf der Staatsgewalt dem Rheder entzogen und zu öffentlichen, etwa Kriegszwecken bestimmt wird (vgl. Prot. S. 2388).

8. Der Abs. 2 des Artikels beruht lediglich auf Zweckmässigkeitsrücksichten.

Art. 631.

Jeder Theil ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein:

1. wenn vor Antritt der Reise

das Schiff mit Embargo belegt oder zum landesherrlichen Dienst oder zum Dienst einer fremden Macht in Beschlag genommen,

der Handel mit dem Bestimmungsort untersagt,

der Abladungs- oder Bestimmungshafen blokirt,

die Ausfuhr der nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter aus dem Abladungshafen oder die Einfuhr derselben in den Bestimmungshafen verboten,

durch eine andere Verfügung von hoher Hand das Schiff am Auslaufen oder die Reise oder die Versendung der nach dem Frachtvertrage zu liefernden Güter verhindert wird.

In allen vorstehenden Fällen berechtigt jedoch die Verfügung von hoher Hand nur dann zum Rücktritt, wenn das eingetretene Hinderniss nicht voraussichtlich von nur unerheblicher Dauer ist;

2. wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff oder die nach dem Frachtvertrage zu verschiffenden Güter oder beide nicht mehr als frei betrachtet werden können und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt würden.

Die Ausübung der im Art. 563 dem Befrachter beigelegten Befugniss ist in den Fällen der vorstehenden Bestimmungen nicht ausgeschlossen.

1. Es wurde bereits zum vorigen Artikel bemerkt (S. 274), dass nur in den Fällen des Art. 512 des Preussischen Entwurfs, wo eine faktische Unmöglichkeit, das Schiff oder die Ladung zu liefern, vorliegt, die Hamburger Konferenz die Auflösung des Frachtvertrages *ipso iure* eintreten liess. In allen anderen Fällen wurde nur jedem der Kontrahenten das Recht gegeben, von dem Vertrage

zurückzutreten (Prot. V S. 2388). Als Grund für diese abweichende Behandlungsweise lässt sich angeben, dass in allen diesen Fällen die Unmöglichkeit nur zur Zeit besteht, aber in längerer oder kürzerer Zeit wieder beseitigt werden kann. Man wollte daher den Kontrahenten die Möglichkeit geben, zu wählen zwischen dem Hinausschieben der Ausführung des Vertrages und der Auflösung desselben.*)

2. Ob die Wirkung des Ereignisses dauernd genug ist, um die Auflösung des Frachtvertrages zu veranlassen, hat der Richter nach den Umständen des konkreten Falles *ex bono et aequo* zu ermessen. Es ist aber nicht ausser Acht zu lassen, dass ein und dasselbe Ereigniss für einen Frachtkontrakt von erheblicher, für einen anderen von unerheblicher Dauer sein kann. Ersteres dann, wenn die „von der Verfügung betroffene Zeit" gerade „für den Frachtvertrag entscheidend, und der gewollte Transport dadurch unmöglich geworden" ist (Prot. V S. 2388).

3. Ueber die Frage, ob die Blokade eine effektive sein muss, s. oben S 124 f.

4. Hinsichtlich Ziff. 2 kommt es nicht darauf an, ob das Schiff resp. die Ladung „nach richtiger Rechtsauslegung frei ist;" vielmehr liegt dem einen wie dem anderen Theile nur eine „verständige Erwägung" ob, „ob in Folge des Kriegsausbruches Schiff oder Ladung von den Befehlshabern feindlicher Kriegsschiffe nach summarischer Prüfung als unfrei betrachtet werden kann" (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 174. Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 2. Juli 1864, vom 17. Oktober 1864 in Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 116. 130).**)

*) Auf der Hamburger Konferenz wurde auch die Ansicht ausgesprochen, dass die Ereignisse, welche unter den Gesichtspunkt der Verfügungen von hoher Hand fielen, ferner die Unfreiheit von Schiff resp. Ladung in Folge eines ausgebrochenen Krieges nicht die Ausführung des Frachtvertrages unmöglich, sondern nur gefährlicher und zwar so gefährlich machten, dass dieselbe billiger Weise nicht verlangt werden könnte (Prot. V S. 2381. 2389). Ich halte diese Auffassung nicht für richtig, glaube vielmehr, dass eine Handlung, die sich als eine Verletzung der anerkannten Grundsätze des Völkerrechts qualifizirt, eben so für juristisch unmöglich zu halten ist, wie die, welche nur unter Verletzung des Landesrechts geschehen kann. Das Brechen der von einem fremden Staate verhängten Blokade ist unerlaubt und demgemäss juristisch unmöglich, nicht direkt weil der fremde Staat sie verhängt hat, sondern weil nach völkerrechtlichen Grundsätzen eine Blokade zu respektiren ist. Die Unfreiheit von Schiff und Ladung verursacht die Unmöglichkeit, den Frachtkontrakt zu erfüllen, denn wenn die Fortsetzung der Seefahrt und des überseeischen Handels Seitens der Angehörigen der kriegführenden Mächte mit der durch das Völkerrecht sanktionirten Gefahr des Verlustes von Schiff resp. Ladung bedroht ist, so hat dies dieselbe Bedeutung, als wenn das Völkerrecht die Fortsetzung von Seefahrt und überseeischem Handel unter Androhung eben derselben Strafe verboten hätte. Vgl. oben S 124 f.

**) Für das französische Recht kommt in Betracht *art. 276* des *Code de comm.: Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts de part ni d'autre. — Le chargeur est tenu des frais de*

Art. 632.

Wenn nach Antritt der Reise das Schiff durch einen Zufall verloren geht (Art. 630 Ziff. 1), so endet der Frachtvertrag. Jedoch hat der Befrachter, soweit Güter geborgen oder gerettet sind, die Fracht im Verhältniss der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen (Distanzfracht).

Die Distanzfracht ist nur soweit zu zahlen, als der gerettete Werth der Güter reicht.

Die auswärtigen Rechte erkennen das Institut der Distanzfracht als eine Theilfracht, zu deren Zahlung der Befrachter gesetzlich verpflichtet ist, entweder gar nicht an, wie das amerikanische und englische Recht,*) oder nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen; so wenn der Weitertransport der Waaren auf einem anderen Schiffe unmöglich ist, wie das französische Recht,**) oder wenn 30 Stunden in der Runde kein anderes Schiff aufzutreiben ist, wie das spanische Recht.***) Dagegen spricht das H.G.B. dem Verfrachter in jedem Falle einen Anspruch auf Distanzfracht zu, freilich nur für die Waaren, welche gerettet sind und höchstens bis auf Höhe des Werthes derselben.

la charge et de la décharge de ses marchandises. Und dieselbe Bedeutung wird Fällen der gleichen Art beigelegt: *Pardessus, cours de droit commercial III no. 711.*

Nach englischem Recht wird der Frachtvertrag aufgelöst durch Ausbruch des Krieges zwischen dem Staate, welchem Schiff oder Ladung angehört und dem, wohin es bestimmt war (nicht aber wenn der Krieg mit irgend einem anderen Staate ausgebrochen); wenn die Ausfuhr der Waaren verboten ist; wenn Embargo verhängt ist von dem Staate, dem der Befrachter angehört, *in the nature of reprisals and partial hostility* gegen den Staat, welchem das Schiff angehört (während in allen anderen Fällen das Embargo nur einen Aufschub der Reise zur Folge hat); wenn der Bestimmungshafen blokirt ist (während nicht dasselbe eintritt bei Blokade des Hafens, in dem sich das Schiff befindet; ein Satz, den Abbott freilich amerikanischen Erkenntnissen entlehnt, indem er bemerkt, dass es darüber keine ausdrücklichen Aussprüche englischer Gerichte gäbe): *Abbott, treatise p. 453—464.* Uebrigens fordert gerade Abbott *a real and effective — not a nominal or relaxed blockade.*

*) *Abbott, treatise p. 362—365.* Doch haben auch englische Gerichte einen Anspruch auf Distanzfracht anerkannt in Fällen, wo die Billigkeit dies zu fordern schien.

**) *Code de comm. art. 296: — Dans le cas, où le navire ne pourrait être radoubé, le capitaine est tenu d'en louer un autre. — Si le capitaine n'a pu louer un autre navire, le fret n'est dû qu'à proportion de ce que le voyage est avancée.* Vgl. *Pardessus, cours de droit commercial III no. 644.* Aus *art. 296* ist auch zu ergänzen *art. 303: Si le navire et les marchandises sont rachetés, ou si les marchandises sont sauvées du naufrage, le capitaine est payé du fret jusqu'au lieu de la prise ou du naufrage. — Il est payé du fret entier en contribuant au rachat, s'il conduit les marchandises au lieu de leur destination.* Demgemäss würde der Kapitän verpflichtet sein, auch im Falle des Schiffbruchs den Versuch zu machen, den Transport der Waaren nach dem Bestimmungsorte zu bewerkstelligen, und erst wenn dies nicht möglich wäre, würde er Anspruch auf Distanzfracht haben.

***) *Codigo de com. art. 777.*

Art. 633.

Bei Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältniss der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung, sondern auch das Verhältniss des Aufwandes an Kosten und Zeit, der Gefahren und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten Theile der Reise verbunden sind, zu denen des nicht vollendeten Theiles.

Können sich die Parteien über den Betrag der Distanzfracht nicht einigen, so entscheidet darüber der Richter nach billigem Ermessen.

Um das Verhältniss der bereits zurückgelegten zu der noch zurückzulegenden Entfernung zu ermitteln, muss stets aufgesucht werden der entfernteste Punkt, den der Schiffer erreicht hat „unter ordnungsmässiger Ausführung der Reise," d. h. so lange er den Weg nach dem Reiseziel auf dem üblichen Course verfolgte, selbst wenn dieser Ort „nach Längen- und Breitengraden" berechnet werden müsste, weil das aufgebrachte Schiff in einen abseits vom Course belegenen Hafen*) gebracht oder der Schiffer in einem eben so belegenen Nothhafen eingelaufen ist (vgl. Art. 636 Abs. 6). Denn das Gesetzbuch hat für die Berechnung der Distanzfracht nicht blos die Erwägung massgebend sein lassen, „wie viel der Schiffer dem Befrachter durch die theilweise Ausführung des Transportes genützt habe," sondern es hat auch hauptsächlich die „eigenen Opfer" desselben berücksichtigt wissen wollen (Prot. V S. 2412). Natürlich darf die noch zurückzulegende Reise nicht von demselben Orte aus berechnet werden, sondern von dem aus, von welchem die Waaren mit einem anderen Schiffe nach dem Bestimmungshafen befördert werden müssen.

Art. 634.

Die Auflösung des Frachtvertrages ändert nichts in den Verpflichtungen des Schiffers, bei Abwesenheit der Betheiligten auch nach dem Verluste des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen (Art. 504 bis 506). Der Schiffer ist demzufolge berechtigt und verpflichtet, und zwar im Falle der Dringlichkeit auch ohne vorherige Anfrage, je nachdem es den Umständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Betheiligten mittelst eines anderen Schiffes

*) Der *Code* lässt die Fracht zahlen *jusqu'au lieu de la prise (art. 303)*. Die französischen Prisengerichte im Kriege des Jahres 1870/71 haben dies durchweg von dem Aufbringungshafen verstanden und mit Rücksicht auf diesen Ort stets die Distanzfracht berechnet. Pöhls hält eine solche Auffassung für die einzig richtige, weil der Hafen, nach welchem das genommene Schiff aufgebracht wird, der Punkt ist, bis zu welchem dasselbe die Güter geschafft hat (Seerecht II S. 591 f.).

nach dem Bestimmungshafen befördern zu lassen, oder die Auflagerung oder den Verkauf derselben zu bewirken und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung, Behufs Beschaffung der hierzu, sowie zur Erhaltung der Ladung nöthigen Mittel, einen Theil davon zu verkaufen, oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zum Theil zu verbodmen.

Der Schiffer ist jedoch nicht verpflichtet, die Ladung auszuantworten oder zur Weiterbeförderung einem anderen Schiffer zu übergeben, bevor die Distanzfracht nebst den sonstigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und die auf der Ladung haftenden Beiträge zur grossen Haverei, Bergungs- und Hülfskosten und Bodmereigelder bezahlt oder sichergestellt sind.

Auch für die Erfüllung der nach dem ersten Absatz dieses Artikels dem Schiffer obliegenden Pflichten haftet der Rheder mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht.

1. Das Gesetz verpflichtet nicht den Verfrachter, sondern den Schiffer, nach dem Untergange des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen, d. h. „diejenigen Massregeln im Interesse der Ladung zu ergreifen, welche nach den Umständen des Falles als die angemessensten erscheinen.“ Was derselbe in dieser Hinsicht vornimmt, thut er nicht „zum Vollzuge des einmal erloschenen Frachtvertrages,“ nicht als Vertreter des Rheders, sondern als gesetzlicher Vertreter der Ladungsinteressenten. Daher hat der Schiffer nicht das Recht, in jedem Falle die Ladung nach dem ursprünglichen Bestimmungsorte zu schaffen, selbst wenn sich ihm dazu eine Gelegenheit darböte. Er darf dies vielmehr nicht thun 1. gegen den Widerspruch der Ladungsinteressenten, 2. ohne die Ermächtigung derselben, wenn diese eingeholt werden konnte, 3. wenn es den Umständen nicht gemäss ist, d. h. dem wohl verstandenen Interesse der Ladungseigenthümer widerspricht, wo eine vorherige Anfrage nicht stattfinden konnte. Ferner hat der Schiffer, auch wenn er die Ladung nach dem Bestimmungsorte bringt, nicht das Recht, die vertragsmässige Fracht zu verlangen.*) Dagegen kann derselbe Ersatz der Auslagen fordern, welche er bei Ausrichtung seiner Obliegenheiten gehabt hat, selbst wenn diese über den Betrag der vertragsmässigen Fracht hinausgehen sollten (Prot. V S. 2364 f.). Dies ergiebt sich aus der Stellung des Schiffers gegenüber den Ladungsinteressenten, und aus der Analogie des Art. 526. Der Schiffer macht seine Ansprüche geltend mit der *actio mandati contraria* (nicht *negotiorum gestorum contraria*, wie das R.O.H.G. — Entsch. XV S. 66 f. — will; vgl. oben S. 132 f.).

*) Hierdurch unterscheidet sich das deutsche Recht wesentlich von dem französischen, wonach der Kapitän bei der Unmöglichkeit, mit dem eigenen Schiffe die Waaren nach dem Bestimmungsorte zu transportiren, auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages verpflichtet ist, den Transport mit einem anderen gemietheten Schiffe (auf seine Kosten) zu bewerkstelligen, dafür aber Anspruch auf die volle kontraktliche Fracht nebst deren Accessionen hat *(Code de comm. art. 296).*

2. Das Gesetz erhält die aus Art. 504 bis 506 fliessende Verbindlichkeit des Schiffers, „dem Interesse der Ladung zu dienen,“ aufrecht nur bei Abwesenheit der Betheiligten. Dieselbe erreicht daher ihr Ende, „sobald die Ladung einen Vertreter gefunden hat“ (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 66).

3. Der letzte Absatz erklärt sich daraus, dass, wenn der Kapitän auch „nach der Auflösung des Frachtvertrages ausschliesslich als Vertreter der Ladungsinteressenten“ handelt (Prot. VIII S. 4307), er dies doch lediglich auf Grund seiner Qualität als Schiffer thut.

Art. 635.

Gehen nach Antritt der Reise die Güter durch einen Zufall verloren, so endet der Frachtvertrag, ohne dass ein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist; insbesondere ist die Fracht weder ganz noch theilweise zu zahlen, insofern nicht im Gesetze das Gegentheil bestimmt ist (Art. 619).

Darüber, dass Güter, welche während der Reise durch Seeunfälle beschädigt und deshalb im Nothhafen verkauft werden, nicht als verloren gegangen zu betrachten sind, vgl. die Ausführungen zu Art. 618 (S. 262 f.).

Art. 636.

Ereignet sich nach dem Antritt der Reise einer der im Art. 631 erwähnten Zufälle, so ist jeder Theil befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, ohne zur Entschädigung verpflichtet zu sein.

Ist jedoch einer der im Art. 631 unter Ziff. 1 bezeichneten Zufälle eingetreten, so muss, bevor der Rücktritt stattfindet, auf die Beseitigung des Hindernisses drei oder fünf Monate gewartet werden, je nachdem das Schiff in einem europäischen oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet.

Die Frist wird, wenn der Schiffer das Hinderniss während des Aufenthaltes in einem Hafen erfährt, von dem Tage der erhaltenen Kunde, anderenfalls von dem Tage an berechnet, an welchem der Schiffer, nachdem er davon in Kenntniss gesetzt worden ist, mit dem Schiffe zuerst einen Hafen erreicht.

Die Ausladung des Schiffes erfolgt, in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung, in dem Hafen, in welchem es zur Zeit der Erklärung des Rücktritts sich befindet.

Für den zurückgelegten Theil der Reise ist der Befrachter Distanzfracht (Art. 632. 633) zu zahlen verpflichtet.

Ist das Schiff in Folge des Hindernisses in den Abgangshafen oder in einen anderen Hafen zurückgekehrt, so wird bei Berechnung der Distanzfracht der dem Bestimmungshafen nächste Punkt, welchen das Schiff erreicht hat, Behufs Feststellung der zurückgelegten Entfernung zum Anhalt genommen.

Der Schiffer ist auch in den Fällen dieses Artikels verpflichtet, vor und nach der Auflösung des Frachtvertrages für das Beste der Ladung nach Massgabe der Art. 504 bis 506 und 634 zu sorgen.

Der Artikel hat im Abs. 2 die Zeit, während welcher das den Rücktritt vom Vertrage rechtfertigende Ereigniss gedauert haben muss, fixirt. Diese von Art. 631 Ziff. 1 abweichende Bestimmung wurde dadurch motivirt, dass, während im Abladehafen regelmässig der „Befrachter oder ein Korrespondent desselben" anwesend sein würde, und so eine Verständigung zwischen Befrachter und Verfrachter erzielt werden könnte, dies nicht leicht der Fall sein würde nach Antritt der Reise an dem Orte, wo das Schiff sich gerade befände (Prot. V S. 2404 f.).

Diese Frist hat das Gesetz verschieden normirt, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen Hafen — welchem nach Art. 447 die nicht europäischen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres gleichstehen — oder einem aussereuropäischen befindet, während der Bestimmungshafen dabei nicht in Betracht kommt (Prot. V S. 2406 f.). Der Grund für diese Unterscheidung, wie auch dafür, dass die Fristen so weit bemessen sind, ist darin zu suchen, dass dem Befrachter die Möglichkeit gewährt werden soll, „sich mit dem Schiffer über das weitere Verfahren immer in Benehmen" zu setzen, ihm die „geeigneten Instruktionen" zu ertheilen und „falls eine besondere Uebereinkunft über ein längeres Zuwarten des Schiffers gegen ein angemessenes Liegegeld nicht zu Stande" kommt, „für die Uebernahme der Ladung geeignete Fürsorge" zu treffen (Prot. V S. 2406 f.).

Art. 637.

Muss das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, vor Antritt der Reise in dem Abladungshafen oder nach Antritt derselben in einem Zwischen- oder Nothhafen in Folge eines der im Art. 631 erwähnten Ereignisse liegen bleiben, so werden die Kosten des Aufenthalts, auch wenn die Erfordernisse der grossen Haverei nicht vorliegen, über Schiff, Fracht und Ladung nach den Grundsätzen der grossen Haverei vertheilt, gleichviel ob demnächst der Vertrag aufgehoben oder vollständig erfüllt wird. Zu den Kosten des Aufenthalts werden alle in dem zweiten Absatz des Artikels 708 Ziff. 4 aufgeführten Kosten gezählt, diejenigen des Ein- und Auslaufens jedoch nur dann, wenn wegen des Hindernisses ein Nothhafen angelaufen ist.

1. Nur bei gewissen der im Art. 631 aufgeführten Ereignisse, wie bei Blokade des Bestimmungshafens, beim Unfreiwerden von Schiff und Ladung, würde das Einlaufen des Schiffes in einen Nothhafen nach Art. 708 Ziff. 4 unter den Begriff der Havariegrosse fallen; bei allen anderen würde es hierzu an dem Erforderniss der „gemeinsamen Gefahr" fehlen. Eben so liegen nicht die

Voraussetzungen der grossen Havarie vor, wenn der Schiffer in Folge eines der gedachten Ereignisse im Abladehafen oder einem Zwischenhafen liegen bleibt. Denn es geschieht hier nicht „etwas Positives,“ es wird kein Schaden dem Schiffe resp. der Ladung zugefügt, „um die Gefahr zu beseitigen,“ sondern es wird nur etwas unterlassen, was, „wenn es vorgenommen würde, das Schiff und die Ladung erst der Gefahr aussetzen würde.“ In manchen Fällen, z. B. beim Embargo, bei der Beschlagnahme, fehlt es auch an dem „Erforderniss der Freiwilligkeit des Opfers“ (Prot. VI S. 2676 f.). Wegen der Gleichheit des Verhältnisses sind aber die sämmtlichen hier in Betracht kommenden Fälle gleich behandelt worden (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 170).*)

2. Die Bestimmung des Artikels greift nur Platz bei dem Schiffe, welches, nachdem es die Ladung eingenommen hat, liegen bleiben muss. Als Grund hierfür wird angegeben, dass erst nach Vollendung der Abladung eine Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung eingetreten ist, während vorher jeder Theil den „ihn betreffenden Schaden zu tragen“ hat (Prot. V S. 2409 f.). Allein es ist nicht nothwendig, dass das Ereigniss dem Schiffer auch erst nach Beendigung der Abladung bekannt wird, vielmehr kommt der Artikel auch dann zur Anwendung, wenn der Kapitän nach dem Bekanntwerden des fr. Ereignisses mit der Beladung fortfährt und mit dem beladenen Schiffe liegen bleibt. Dies ist dem Wortlaut des Artikels durchaus konform. Das Gesetz sagt: „muss das Schiff, nachdem es die Ladung eingenommen hat, — in Folge eines der im Art. 631 erwähnten Ereignisse liegen bleiben;“ es sagt aber nicht: wird eines der fr. Ereignisse, nachdem das Schiff die Ladung eingenommen, dem Schiffer bekannt. Es kommt eben nicht darauf an, wann das Ereigniss selbst eintritt, noch auch, wann es bekannt wird, sondern wann dasselbe „seine Wirksamkeit äussert“ (Prot. V S. 2410), d. h. „den Schiffer zu dem Entschluss bringt, mit dem Schiffe liegen zu bleiben.“ Nicht immer nämlich werden die Ereignisse des Art. 631 diesen Entschluss gleich nach ihrem Bekanntwerden bei dem Schiffer hervorbringen, sondern erst nach Ablauf einer gewissen Zeit (Entsch. des R.O.H.G. VII S. 171 f.). Man darf sich auch, wie das Reichs-Ober-Handels-Gericht (a. a. O.) mit Recht ausführt, für die entgegengesetzte Ansicht nicht darauf berufen, dass auf der Hamburger Konferenz der Antrag, die Bestimmung, „dass dem Schiffer für seinen Aufenthalt im Abgangshafen — Entschädigung zu leisten und die Kosten hierfür nach Massgabe der Grundsätze über die

*) Eine gleiche Bestimmung enthält der *Code de comm.* für einen speziellen Fall im *art. 300: Si le vaisseau est arrêté dans le cours de son voyage par l'ordre d'une puissance, il n'est dû aucun fret pour le temps de sa détention, si le navire est affrété au mois; ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage. La nourriture et les loyers de l'équipage pendant la détention du navire sont réputés avaries.*

Havariegrosse zu vertheilen seien" auch „für die Zeit vor Vollendung der Abladung" zur Anwendung zu bringen, abgelehnt wurde (Prot. V S. 2411). Denn dieser Antrag hatte den Zweck, die gedachte Vertheilung der Kosten auch dann eintreten zu lassen, wenn die „begonnene Abladung" durch eines der im Art. 631 genannten Hindernisse „unterbrochen" würde, „das Schiff also, ohne die Abladung zu beendigen, liegen bliebe."

Art. 638.

Wird nur ein Theil der Ladung vor Antritt der Reise durch einen Zufall betroffen, welcher, hätte er die ganze Ladung betroffen, nach den Art. 630 und 631 den Vertrag aufgelöst oder die Parteien zum Rücktritt berechtigt haben würde, so ist der Befrachter nur befugt, entweder statt der vertragsmässigen andere Güter abzuladen, sofern durch deren Beförderung die Lage des Verfrachters nicht erschwert wird (Art. 563), oder von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurückzutreten, die Hälfte der bedungenen Fracht und die sonstigen Forderungen des Verfrachters zu berichtigen (Art. 581 und 582). Bei Ausübung dieser Rechte ist der Befrachter jedoch nicht an die sonst einzuhaltende Zeit gebunden. Er hat sich aber ohne Verzug zu erklären, von welchem der beiden Rechte er Gebrauch machen wolle und, wenn er die Abladung anderer Güter wählt, dieselbe binnen kürzester Frist zu bewirken, auch die etwaigen Mehrkosten dieser Abladung zu tragen, und insoweit durch sie die Wartezeit überschritten wird, den dem Verfrachter daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Macht er von keinem der beiden Rechte Gebrauch, so muss er auch für den durch den Zufall betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht entrichten. Den durch Krieg, Ein- und Ausfuhrverbot oder eine andere Verfügung von hoher Hand unfrei gewordenen Theil der Ladung ist er jedenfalls aus dem Schiffe herauszunehmen verbunden.

Tritt der Zufall nach Antritt der Reise ein, so muss der Befrachter für den dadurch betroffenen Theil der Ladung die volle Fracht auch dann entrichten, wenn der Schiffer diesen Theil in einem anderen als dem Bestimmungshafen zu löschen sich genöthigt gefunden und hierauf mit oder ohne Aufenthalt die Reise fortgesetzt hat.

Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Art. 618 und 619 nicht berührt.

Das im Abs. 1 dem Befrachter eingeräumte Wahlrecht kann von demselben ausgeübt werden auch nach Abfertigung des Schiffes resp. vollständiger oder theilweiser Lieferung der Ladung und dem Ablauf der Wartezeit (Art. 581) bis zum Augenblick der Abreise des Schiffes. Doch muss derselbe von diesen Rechten „bei Gefahr des Verlustes derselben ungesäumt Gebrauch machen" (Prot. V S. 2420).

Art. 639.

Abgesehen von den Fällen der Art. 631 bis 638 hat ein Aufenthalt, welchen die Reise vor oder nach ihrem Antritt durch Naturereignisse oder andere Zufälle erleidet, auf die Rechte und Pflichten der Parteien keinen Einfluss, es sei denn, dass der erkennbare Zweck des Vertrages durch einen solchen Aufenthalt vereitelt würde. Der Befrachter ist jedoch befugt, während jedes durch einen Zufall entstandenen, voraussichtlich längeren Aufenthalts die bereits in das Schiff geladenen Güter auf seine Gefahr und Kosten gegen Sicherheitsleistung für die rechtzeitige Wiedereinladung auszuladen. Unterlässt er die Wiedereinladung, so hat er die volle Fracht zu zahlen. In jedem Falle muss er den Schaden ersetzen, welcher aus der von ihm veranlassten Wiederausladung entsteht.

Gründet sich der Aufenthalt in einer Verfügung von hoher Hand, so ist für die Dauer derselben keine Fracht zu bezahlen, wenn diese zeitweise bedungen war (Art. 623).

1. Dieser Artikel enthält die Regel über den Einfluss, welchen eine durch Naturereignisse oder sonstige zufällige Ereignisse verursachte Verzögerung der Reise auf den Fortbestand des Frachtvertrages ausübt. Die Regel lautet nun, dass ein derartiger Aufenthalt durchaus einflusslos ist. Es wird weder der Frachtvertrag aufgelöst, noch erleiden die beiderseitigen Ansprüche aus demselben irgend welche Veränderung.*) Und zwar soll es keinen Unterschied begründen, ob dieser Aufenthalt sich vor oder nach Antritt der Reise ereignet. Hierbei setzt das Gesetzbuch auch nicht etwa voraus, dass der geschlossene Frachtkontrakt bereits in der Ausführung begriffen, dass Schiff also dem Befrachter im Abladehafen zur Disposition gestellt ist, denn es kann, da ganz allgemein von dem vor Antritt der Reise stattgehabten Aufenthalt die Rede ist, selbstverständlich keinen Unterschied begründen, ob der Antritt der Reise verzögert wird durch ein Ereigniss, welches die Ladebereitschaft verhindert oder die Kompletirung der Ladung oder das Auslaufen des beladenen Schiffes.**)

2. Von der Regel werden aber Ausnahmen zugelassen. Solche begründen einmal die in den Art. 631 bis 638 aufgeführten Fälle

*) Hiermit stimmt auch das englische Recht überein: *Abbott, treatise p. 369.* Eben so das französische: *Code de comm. art. 300,* s. S. 282 Note*).

**) Besonders deutlich wird dies durch die in einem Erk. des A.G. zu Lübeck vom 22. September 1868 (in Kierulff's Samml. IV S. 589) gegebenen Exemplifikation. Es wird hier nämlich gegenüber gestellt der Fall, wo das gecharterte Schiff im Hafen liegt, um die Ladung einzunehmen, aber noch beschäftigt ist, die dorthin gebrachte Ladung zu löschen, und in dieser Zeit durch einen *casus*, z. B. Ansegelung oder Feuer beschädigt, ehe es die kontraktliche Reise antreten kann, noch erst repariren muss; und der Fall, wo der Unfall das Schiff traf, nachdem die Löschung der alten Ladung beendet war und es bereit lag, die neue Ladung einzunehmen.

und ferner der vom Artikel selbst hervorgehobene, erst in zweiter Lesung hinzugefügte Fall, dass durch einen solchen Aufenthalt der erkennbare Zweck des Vertrages selbst vereitelt werden würde. Der Zweck des Vertrages ist nicht ein beiden Kontrahenten gemeinsamer Zweck. Ein solcher würde nur in den allerseltensten Fällen vorhanden sein, denn der erste und Hauptzweck eines jeden Frachtvertrages ist nicht für beide Kontrahenten derselbe, ist nicht, wie das Ober-Appellations-Gericht zu Lübeck in einer Entscheidung vom 22. September 1868 (in Kierulff's Samml. IV S. 590) hervorhebt, die „Beförderung von Waaren oder Menschen von einem Orte nach dem anderen." Dies ist vielmehr nur der Zweck des Befrachters. Der Zweck, welchen der Verfrachter beim Abschluss eines Frachtgeschäftes verfolgt, ist die Erzielung eines Gewinnes, des Frachtverdienstes. Wäre jenes wirklich der Zweck, so könnte ein solcher in seiner Allgemeinheit, wie das Gericht mit Recht bemerkt, auch niemals durch einen blossen Aufenthalt vereitelt werden. Uebrigens wird es schon durch die Bezeichnung des Zweckes als eines erkennbaren ausgeschlossen, dass er ein gemeinsamer sein muss, denn bei einem solchen wäre die Bezeichnung „erkennbar" eine sinnlose. Der Zweck kann aber eben sowohl der Zweck des Befrachters, wie der des Verfrachter sein. Der Zweck des Ersteren kann durch einen solchen Aufenthalt vereitelt werden, wenn derselbe z. B. „leicht verderbende Waaren, wie Apfelsinen, Austern" u. s. w. verladen wollte, und das Schiff in der Weise beschädigt ward, dass eine voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmende Reparatur nothwendig wurde; der des Verfrachters, wenn er sich z. B. bereits einem anderen Befrachter gegenüber verpflichtet hatte, in dem Bestimmungshafen der jetzt anzutretenden Reise vor Eintritt einer bestimmten Jahreszeit sich zur Disposition zu stellen oder Ladung einzunehmen (vgl. Prot. VIII S. 3985).

3. Der Zweck des Vertrages, der zur Auflösung berechtigt, muss ein erkennbarer sein. Damit soll nicht gesagt sein, dass nur die von den Kontrahenten ausdrücklich namhaft gemachten Zwecke in Betracht kommen, es genügt vielmehr, wenn der eine Kontrahent den Zweck des anderen überhaupt und als mit einer Verzögerung der Reise nicht vereinbar gekannt hat oder aus dem Inhalte des Vertrages hat kennen müssen. Dagegen ist ein nur innerlich beabsichtigter Zweck des einen Kontrahenten nicht zu berücksichtigen (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 22. September 1868 in Kierulff's Samml. IV S. 591. Vgl. Prot. VIII S. 4067 f.).

Art. 640.

Muss das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Befrachter die Wahl, ob er die ganze Ladung an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, gegen Berichtigung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters (Art. 615) und gegen

Berichtigung oder Sicherstellung der im Art. 616 bezeichneten Forderungen zurücknehmen, oder die Wiederherstellung abwarten will. Im letzteren Falle ist für die Dauer der Ausbesserung keine Fracht zu bezahlen, wenn diese zeitweise bedungen war.

Das Gesetzbuch giebt dem Befrachter das Recht, in dem im Art. 640 gesetzten Falle die Herausgabe der ganzen Ladung, nicht aber eines Theils der Ladung gegen Zahlung der ganzen Fracht und deren Accidenzen (nicht der blossen Distanzfracht) und gegen Berichtigung oder Sicherstellung derjenigen Forderungen des Verfrachters, welche dieser geltend machen dürfte, wenn der Nothhafen, in den das Schiff Behufs der vorzunehmenden Reparaturen eingelaufen, der Bestimmungshafen wäre.*) Der Befrachter ist aber nicht verpflichtet, alles dasjenige dem Verfrachter zu erstatten, was dieser gehabt haben würde, wenn er die Reise nach dem Bestimmungshafen, nach dem er sich vielleicht mit Rücksicht auf einen anderweitigen bereits abgeschlossenen Frachtvertrag begeben muss, mit der Ladung vollendet hätte. Derselbe hat also nicht die Kosten einer neuen Versicherung zu ersetzen; auch trifft denselben nicht die auf der Weiterfahrt des Schiffes entstandene Haveriegrosse (Prot. V S. 2427 f.).

Art. 641.

Wird der Frachtvertrag in Gemässheit der Art. 630 bis 636 aufgelöst, so werden die Kosten der Ausladung aus dem Schiffe von dem Verfrachter, die übrigen Löschungskosten von dem Befrachter getragen. Hat der Zufall jedoch nur die Ladung betroffen, so fallen die sämmtlichen Kosten der Löschung dem Befrachter zur Last. Dasselbe gilt, wenn im Falle des Art. 638 ein Theil der Ladung gelöscht wird. Musste in einem solchen Falle Behufs der Löschung ein Hafen angelaufen werden, so hat der Befrachter auch die Hafenkosten zu tragen.

Art. 642.

Die Art. 630 bis 641 kommen auch zur Anwendung, wenn das Schiff zur Einnahme der Ladung eine Zureise in Ballast nach dem Abladungshafen zu machen hat. Die Reise gilt aber in einem solchen Falle erst dann als angetreten, wenn sie aus dem Abladungshafen angetreten ist. Wird der Vertrag, nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hat, aber vor Antritt der Reise aus dem letzteren aufgelöst, so erhält der Verfrachter für die Zureise eine nach den Grundsätzen der Distanzfracht (Art. 633) zu bemessende Entschädigung.

*) Eben so das englische Recht (*Abbott, treatise p. 369*) und der *Code de comm. art. 296: Sie le capitaine est contraint de faire radouber le navire pendant le voyage, l'affréteur est tenu d'attendre, ou de payer le fret en entier.*

In anderen Fällen einer zusammengesetzten Reise sind die obigen Artikel in soweit anwendbar, als Natur und Inhalt des Vertrages nicht entgegenstehen.

1. Die Art. 630—641 beziehen sich zunächst auf den gewöhnlichen Fall eines Frachtvertrages, nämlich auf den einer einfachen Reise, wobei sich das Schiff beim Abschlusse des Frachtvertrages im Abladehafen befunden hat. Der Art. 642 dehnt dieselben auch auf zusammengesetzte Reisen aus, und zwar unbedingt auf solche, wo der Reise in Ladung vorangeht eine Reise in Ballast nach dem Abladehafen; auf andere kombinirte Reisen aber nur, soweit sich jene Bestimmungen mit der Natur und dem Inhalte des betreffenden Vertrages vereinigen lassen.*)

2. Für die kombinirte Reise der ersteren Art musste das Gesetzbuch jedoch den Anfang derselben fixiren, weil es zweifelhaft sein kann, ob man denselben bereits in den Zeitpunkt zu setzen hat, wo das Schiff die Ballastreise begonnen hat, oder erst in den, wo die Reise in Ladung angetreten ist; wie denn auch beide Ansichten auf der Hamburger Konferenz vertreten waren. Die Majorität entschied sich für die letztere Meinung, indem — aber nur hinsichtlich der Wirkungen zufälliger Ereignisse auf den Frachtvertrag — angenommen wurde, dass „die Zureise als eine vor Antritt der Reise statthabende vorbereitende Handlung zu betrachten sei" (Prot. V S. 2431—2433).

3. Für die Anwendung des Art. 639 auf eine Reise dieser Art ist es natürlich aus den in den Ausführungen zu diesem Artikel angegebenen Gründen (o. S. 284) irrelevant, ob die Verzögerung vor Antritt der Zureise stattgefunden hat oder erst während derselben (Entsch. des Hamb. Oberger. vom 28. Februar 1867 und des O. A. G. zu Lübeck vom 22. September 1868 in Kierulff's Samml. IV S. 584. 589).

4. Dass das Gesetzbuch, obwohl es die Reise erst beginnen lässt, wenn das Schiff den Abladungshafen verlassen, doch dem Verfrachter einen Anspruch auf eine Entschädigung gewährt, wenn der Frachtvertrag vor Antritt der Reise, aber nachdem das Schiff den Abladungshafen erreicht hat, durch eines der Ereignisse der Art. 630 und 631 aufgelöst wird, ist aus Billigkeitsrücksichten zu erklären (Prot. V S. 2432). Dem Wortlaut des Artikels nach würde sich diese Bestimmung nicht auf den Fall beziehen, wo der Frachtvertrag erst nach Antritt der Reise aus einem der gedachten Gründe aufgelöst wird. Allein mit Recht macht das Reichs-Ober-Handels-Gericht (Entsch. III S. 262 f.) darauf auf-

*) Eine besondere Bestimmung für den Fall einer Reise aus und zu Haus enthält der *Code de comm. art. 299*: *S'il arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est en route, et qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au capitaine que le fret, de l'aller, quoique le vaisseau ait été affrété pour l'aller et le retour.*

merksam, dass die Fassung „aber vor Antritt der Reise aus dem letzteren“ auf einer ungenauen Redaktion beruht und nur den Sinn „obgleich noch vor Antritt der Reise“ haben kann. Da nämlich die Hamburger Konferenz in ihrer Majorität die Reise nicht bereits mit dem Anfange der Ballastreise beginnen lassen wollte, sondern erst mit dem Verlassen des Abladehafens, auf der anderen Seite eine billige Entschädigung des Verfrachters für die Zureise gerechtfertigt fand, so datirte sie gewissermassen mit Rücksicht auf diesen Zweck das Moment des Antritts der Reise, wie das Ober-Handels Gericht sagt, auf den Zeitpunkt der Erreichung des Abladehafens zurück. Man hatte aber durchaus nicht die Absicht, den Entschädigungsanspruch auf den Fall der Auflösung des Frachtvertrages vor Antritt der Reise zu beschränken, und dem Verfrachter denselben abzusprechen, wenn die Auflösung erst nach dem Antritte erfolgte. Dies ergeben auch die Berathungsprotokolle ganz klar. Sie sagen nämlich (V S. 2433), es sei entschieden, „dass dem Schiffer, wenn das die Ausführung des Transports behindernde Ereigniss erst nach Erreichung des Bestimmungshafens eintreten sollte, eine billige Entschädigung für die Zureise zu gewähren sei.“ Freilich würde der Richter, auch wenn er auf den in Rede stehenden Fall, unter Ausschluss des dritten Satzes des Art. 642, lediglich die Bestimmungen der Art. 632 ff. zur Anwendung zu bringen hätte, befugt sein, dem Verfrachter eine billige Entschädigung für die Ballastreise zuzusprechen, indem ihn Art. 633 ermächtigt, den Aufwand an Kosten und Zeit, welche mit dem vollendeten Theile der Reise verbunden sind, in Anschlag zu bringen, ihn also unzweifelhaft auch ermächtigt, den Umstand mit in Betracht zu ziehen, dass das Schiff, um die Reise in Ladung zu machen, erst eine Zureise in Ballast machen musste.

5. Wenn bei einer anderweitigen zusammengesetzten Reise, für welche eine Gesammtfracht stipulirt war, der Frachtvertrag aufgelöst wird, nachdem eine oder mehrere Reisen bereits vollendet waren, so ist auf Grund des Art. 633 aus dem Verhältniss*) der bereits gemachten Reisen zu den noch zu machenden die Fracht der vollendeten Reisen zu ermitteln, und diese dem Verfrachter voll zuzusprechen, sollte auch auf der unterbrochenen Reise die Ladung vollständig zu Grunde gegangen und demgemäss dafür vom Befrachter nach Art. 635 Fracht überhaupt nicht zu zahlen sein. Für die früheren Reisen ist dieser Umstand irrelevant, da aus denselben die Ladung an den Empfänger bereits abgeliefert

*) Hierbei ist natürlich nicht nur die Dauer der betreffenden Reisen in Betracht zu ziehen, sondern auch die Art der Güter und alle anderen Umstände, welche auf die Höhe der Fracht einzuwirken pflegen. In Hamburg besteht der auch in den Allg. Seeversicherungsbedingungen § 21 zur Anwendung gekommene Gebrauch, in dem Falle, wo eine gemeinsame Fracht für die Ausreise und die Rückreise stipulirt ist, $^1/_3$ auf die Ausreise, $^2/_3$ auf die Rückreise zu rechnen (Entsch. des R.O.H.G. III S. 265).

und demgemäss die Fracht verdient ist. Die Vereinbarung nämlich, dass die Fracht erst nach Ablieferung der Ladung der letzten Reise zu zahlen, macht die Forderung nur zu einer betagten, nicht aber zu einer bedingten. Ganz eben so würde in dem Falle zu verfahren sein, wo nur für die Heimreise eine Fracht vereinbart ist, mit Rücksicht auf die Höhe eben dieser aber keine für die Ausreise. (Entsch. des R.O.H.G. III S. 254 f. 265 f.)

Art. 643.

Wenn der Vertrag nicht auf das Schiff im Ganzen, sondern nur auf einen verhältnissmässigen Theil oder einen bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes oder auf Stückgüter sich bezieht, so gelten die Art. 630 bis 642 mit folgenden Abweichungen:

1. *In den Fällen der Art. 631 und 636 ist jeder Theil sogleich nach Eintritt des Hindernisses und ohne Rücksicht auf die Dauer desselben von dem Vertrage zurückzutreten befugt.*
2. *Im Falle des Art. 638 kann von dem Befrachter das Recht, von dem Vertrage zurückzutreten, nicht ausgeübt werden.*
3. *Im Falle des Art. 639 steht dem Befrachter das Recht der einstweiligen Löschung nur dann zu, wenn die übrigen Befrachter ihre Genehmigung ertheilen.*
4. *Im Falle des Art. 640 kann der Befrachter die Güter gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen nur dann zurücknehmen, wenn während der Ausbesserung die Löschung dieser Güter ohnehin erfolgt ist.*

Die Vorschriften der Art. 588 und 590 werden hierdurch nicht berührt.

1. Hinsichtlich der Anwendung des Art. 637 auf die im Art. 643 genannten Frachtverträge ist zu beachten, dass zu den Kosten des Aufenthalts im Abladehafen oder Zwischen- resp. Nothhafen nicht nur die von dem zufälligen Ereignisse betroffenen Güter beizutragen haben, sondern die ganze Ladung (Prot. V S. 2438—2441).

2. Der Schlusssatz des Artikels bezieht sich ausschliesslich auf Ziff. 4. In dem Entwurf aus erster Lesung lautet nämlich Ziff. 4 (des Art. 572):

Im Falle des Art. 569 kann der Befrachter die Güter gegen Entrichtung der vollen Fracht und der übrigen Forderungen des Verfrachters unbeschadet der Vorschrift des Art. 574 Abs. 2 nur dann zurücknehmen, wenn während der Ausbesserung die Löschung dieser Güter ohnehin erfolgt ist.

Durch die Verwandelung des Zwischensatzes „unbeschadet — Abs. 2“ in einen Hauptsatz, den jetzigen Schlusssatz des Artikels, hat eine materielle Aenderung nicht beabsichtigt werden sollen, wie denn in den Protokollen keine Andeutung dafür enthalten ist.

Der Satz kann daher eben so wenig auf Ziff. 2 und 3,*) mit denen er sich übrigens auch gar nicht vereinigen lässt, wie auf Ziff. 1 Anwendung finden.

Art. 644.

Nach Beendigung jeder einzelnen Abladung hat der Schiffer dem Ablader ohne Verzug gegen Rückgabe des etwa bei der Annahme der Güter ertheilten vorläufigen Empfangscheins ein Konnossement in so vielen Exemplaren auszustellen, als der Ablader verlangt.

Alle Exemplare des Konnossements müssen von gleichem Inhalt sein, dasselbe Datum haben und ausdrücken, wie viele Exemplare ausgestellt sind.

Dem Schiffer ist auf sein Verlangen von dem Ablader eine mit der Unterschrift des Letzteren versehene Abschrift des Konnossements zu ertheilen.

1. Nach Annahme der Waaren hat der Schiffer oder ein Stellvertreter desselben — regelmässig der Steuermann — einen Empfangschein auszustellen. Dieser Empfangschein hat lediglich die Natur einer Quittung und kann nicht als eine Anweisung auf das Konnossement betrachtet werden.**) Das Gesetzbuch sagt daher auch nicht, dass dem Inhaber des Empfangscheines, sondern dem Ablader gegen Rückgabe des Empfangscheines das Konnossement auszustellen ist.***) Natürlich kann statt des Abladers auch der Bevollmächtigte desselben dies fordern.

2. Dem Inhalte dieses Empfangscheines entsprechend hat der Schiffer das Konnossement auszustellen. Es soll dies nach

*) Hierauf, glaubt das Hamburger Obergericht, sei die Anwendbarkeit des Satzes durch die gedachte anderweitige Redigirung ausgedehnt worden (Entsch. vom 5. September 1870 in Goldschmidt's Zeitschr. XVIII S. 587).

**) Ich kann nicht finden, dass der Empfangschein allgemein als Inhaberpapier und als ein negoziables Papier betrachtet wird. Pöhls, an einer Stelle seines Seerechts (II S. 446) und Kaltenborn (Seerecht I S. 285) bezeichnen zwar den Empfangschein als „eine Art von Papier *au porteur*“, welches den Inhaber berechtige, die Ausstellung des Konnossements zu verlangen. Allein an einer anderen Stelle (II S. 561) nennt Pöhls dies geradezu eine Hamburgische Ansicht, welche „allgemein genommen manchen Bedenken unterliegen“ dürfte. *Abbott (treatise p. 279)* sagt nur, dass der Schiffer das Konnossement auszustellen hat nach der Anweisung des Abladers oder des Inhabers des Empfangscheines. Die übliche Form eines solchen Empfangscheines würde auch schwerlich einen Anhaltspunkt dafür abgeben, jedwedem Inhaber desselben ein Recht auf Auslieferung des Konnossements zuzusprechen. Es lautet nämlich gewöhnlich:

Empfangen in gutem Stand am Bord des Schiffes . . . Kptn. . . . bestimmt nach . . . (Aufzählung und Bezeichnung der Güter).

(Datum.) (Unterschrift.)
Steuermann.

***) Es scheint mir daher nicht zuzutreffen, wenn es in den Motiven zum Preussischen Entwurf des H.G.B. S. 263 heisst, derselbe enthalte nichts, dem Satz, dass der Empfangschein ein Inhaberpapier sei, Widersprechendes.

jeder einzelnen Abladung, also bei Stückgüterfracht, der Befrachtung eines bestimmten Raumes und eines quoten Theils des Schiffes, nicht erst nach der Befrachtung des ganzen Schiffes geschehen.

3. Das Gesetz schreibt vor, dass das Konnossement ohne Verzug ausgestellt werde, aber es hat nicht, wie andere Gesetzgebungen,*) einen bestimmten Zeitraum angegeben, innerhalb dessen dies zu geschehen hat.

4. Die Zahl der Konnossemente hängt, wie nach den meisten neueren Gesetzgebungen,**) von dem Willen des Abladers ab. Derselbe kann mehrere Exemplare verlangen, weil er der Sicherheit halber das Konnossement mit verschiedenen Gelegenheiten an den Empfänger senden will und ein Exemplar, um selbst ein Beweismittel gegen den Verfrachter in Händen zu haben, zurückbehält. So werden sehr häufig 4 Exemplare ausgestellt, aber auch die Ausstellung von 5, 6 und mehr ist nicht selten. Die Konnossemente müssen jedoch auf ein Mal gefordert werden, wenigstens würde der Schiffer einer Nachforderung keine Folge zu leisten haben, wenn er die mit dem Vermerk über die Zahl versehenen Exemplare an den Ablader abgeliefert hätte (Goldschmidt, Handelsrecht I, 2 S. 676 Note 29).

5. Die verschiedenen Exemplare brauchen nicht denselben Wortlaut zu haben. Der auf der Hamburger Konferenz gestellte Antrag, statt des im Entwurf gebrauchten Ausdrucks: „von gleichem Inhalt“ das Wort „gleichlautend“ zu setzen, wurde verworfen, weil hierdurch „die geringste Abweichung in den unerheblichsten Punkten für erheblich erklärt“ und ausserdem ausgeschlossen werde, „dass die verschiedenen Exemplare des Konnossements in verschiedenen Sprachen ausgestellt würden“ (Prot. VIII S. 4004).

6. Das Konnossement wird vom Kapitän gezeichnet, wennschon das Gesetz dies nicht ausdrücklich angeordnet hat. „Nur er ist befugt, sich, Schiff und Fracht nach Massgabe des Konnossements zu obligiren,“ wie ihm die gehörige Verladung und Ablieferung der Waaren obliegt. Nur ausnahmsweise könnte das Konnossement gezeichnet werden durch einen vom Schiffer bestellten resp. anerkannten Vertreter, und nur in Nothfällen, wie beim Tode oder ganz schwerer Krankheit des Kapitäns würde der Steuermann für ihn einzutreten haben. Dagegen sind die Schiffs-

*) Die meisten verlangen, dass das Konnossement in 24 Stunden ausgestellt wird.

**) So nach englischem Recht: *Abbott treatise p. 279.* Eben so nach französischem, welches wenigstens 4 Exemplare fordert: *Code de comm. art. 282: Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins; un pour le chargeur; un pour celui, à qui les marchandises sont adressées; un pour le capitaine; un pour l'armateur du bâtiment. Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine dans les vingt quatre heures après le chargement.*

agenten oder Makler als solche (d. h. wenn sie nicht vom Schiffer dazu bevollmächtigt sind) zur Zeichnung von Konnossementen nicht befugt.*) Aus dem von einem solchen gezeichneten Konnossement würden die lediglich auf diesem beruhenden Ansprüche gegen den Rheder nicht geltend gemacht werden können.**) Eine Ausnahme tritt nur ein bei den Packetschiffgesellschaften. Hierbei pflegt die Ausstellung der Konnossemente (wie auch die ganze Besorgung der Befrachtung des Schiffes) durch besondere Expeditionen oder Agenturen zu geschehen. Dass ein solches Konnossement aber für durchaus gültig und nach allen Richtungen vollwirkend anzusehen ist, beruht darauf, dass diese Art der Unterzeichnung von Konnossementen „nur auf Grund bekannt gemachter Reglements, somit in Folge besonderer vertragsmässiger Abreden“ vorkommt (Prot. V S. 2194). Ueblich ist es, dass das Konnossement vom Befrachter ausgefüllt und vom Schiffer vollzogen wird (Entsch. des O.A.G zu Lübeck vom 14. Juni 1866 in Kierulff's Samml. II S. 405). Dagegen wird es nicht, wie nach den meisten anderen Rechten,***) vom Befrachter mit unterschrieben. Wohl aber ist der Ablader verpflichtet, dem Schiffer (der auf Grund des Art. 480 H.G.B. ein Konnossements-Exemplar an Bord führen muss) auf sein Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Konnossements auszuhändigen (Prot. V S. 2194—2197), welche aber nicht begeben werden kann (Goldschmidt S. 676 Note 30).

7. Hinsichtlich einer Differenz zwischen dem in den Händen des Schiffers befindlichen und den anderen Konnossements-Exemplaren hatte der Preussische Entwurf (Art. 487) bestimmt:

Wenn das in den Händen des Schiffers befindliche Exemplar des Konnossements von dem Inhalte eines andern Exemplars, auf welches die Ablieferung geschehen soll, abweicht, so geht das äusserlich unverdächtige dem verdächtigen vor.

Sind beide unverdächtig, so bestimmen sich die Pflichten des Schiffers nach seinem Exemplare, seine Rechte nach dem Exemplare des Abladers.

*) Voigt, Neues Arch. f. H.R. II S. 105. 107 f. S. 117. 124. Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 337. Vgl. Prot. V S. 2211 f. In englischen Konnossementen findet sich freilich regelmässig der Satz: *in witness whereof the master or purser of the said ship has signed* u. s. w. (vgl. auch das Formular eines Konnossements bei *Abbott p. 279*). Allein es ist dies lediglich eine Reminiscenz aus der früheren Zeit, wo es neben dem schreibunkundigen Schiffer einen Schiffsschreiber auf dem Schiffe gab, welcher stets das Konnossement ausstellte (s. Goldschmidt S. 665 ff.). Heutzutage hat der Satz keine Bedeutung mehr: Voigt a. a. O. S. 117.

**) In der Abhandlung von Voigt jun. im Neuen Archiv S. 460—467, in welcher ausgeführt wird, dass ein Namens des Schiffers beispielsweise vom Schiffsagenten oder Makler gezeichnetes Konnossement dem vom Schiffer selbst gezeichneten gleichsteht, wird auf den im Text hervorgehobenen Punkt nicht eingegangen. Auch ist aus der Abhandlung nicht ersichtlich, ob Voigt bei dem Agenten und Makler des Schiffers voraussetzt, dass derselbe besonders zur Aussellung von Konnossementen vom Schiffer ermächtigt ist, oder ob er demselben ohne eine solche besondere Ermächtigung diese Befugniss zuspricht.

***) So nach dem *Code de comm. art. 282.*

Auf der Hamburger Konferenz wurde der Artikel mit Rücksicht darauf, dass „der fragliche Kollisionsfall nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen sich entscheiden lasse, deren Anwendung auszuschliessen kein Grund vorliege", gestrichen (Prot. V S. 2228). Hiernach aber muss das Konnossement des Schiffers, wenn es mit keinem der übrigen übereinstimmt (abgesehen natürlich vom Falle einer Fälschung) als blosse Kopie diesen nachstehen; stimmt es jedoch mit einem der Originalkonnossemente überein, so ist nachzuweisen, welches Konnossement den thatsächlichen Verhältnissen und dem zur Zeit des Kontraktsabschlusses vorhandenen übereinstimmenden Willen der Kontrahenten entspricht.*) (Vgl. Koch, Kommentar Anm. 165 zu Art. 654. Pöhls, Seerecht II S. 475 f.)

Art. 645.

Das Konnossement enthält:

1. *den Namen des Schiffers;*
2. *den Namen und die Nationalität des Schiffs;*
3. *den Namen des Abladers;*
4. *den Namen des Empfängers;*
5. *den Abladungshafen;*
6. *den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Order über denselben einzuholen ist;*
7. *die Bezeichnung der abgeladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen;*
8. *die Bestimmung in Ansehung der Fracht;*
9. *den Ort und den Tag der Ausstellung;*
10. *die Zahl der ausgestellten Exemplare.*

1. In dem Konnossement bekennt der Schiffer, die verladenen Waaren empfangen zu haben und verpflichtet sich, dieselben an den im Konnossement mit Namen oder sonst genau (d. h. als den, welcher mit dem Willen des Abladers die Güter erhalten soll) bezeichneten Destinatär abzuliefern.**) Das Konnossement ist kein

*) Der *Code de comm. art. 284* enthält in dieser Beziehung die Bestimmung: *En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi s'il est rempli de la main du chargeur, ou de celle de son commissionaire, et celui, qui est présenté par le chargeur ou le consignataire sera suivi, s'il est rempli de la main du capitaine.*

**) Man bedient sich bei der Ausstellung der Konnossemente gedruckter Formulare. Die übliche Form ist folgende:

Ich A . . ., Schiffer von dem Schiffe genannt B . . ., welches jetzt in H . . . (resp. hier) ladet, um nach S . . . zu segeln, — bescheinige, dass ich im Raume des erwähnten Schiffes von Herrn C . . . folgende Güter — mit nebenstehendem Zeichen empfangen habe, um solche nach zurückgelegter glücklicher Reise abzuliefern in S . . . an die Order des Herrn D . . . gegen die Bezahlung der Fracht von — *per* — nebst — % Primage.

Die Havarie wird nach Seegebrauch festgesetzt. Zur Erfüllung dessen verbinde ich meine Person, Güter und das Schiff mit allem Zubehör, indem

Formalakt (Prot. V S. 2204 f.). Daraus erklärt sich, dass durch das Vorhandensein der im Art. 645 aufgeführten Bestandtheile nicht die formelle Gültigkeit bedingt ist. Doch ist der Ablader berechtigt, vom Schiffer die Aufnahme der aufgezählten Punkte, welche im Wesentlichen mit denen der anderen neueren Gesetzgebungen übereinstimmen,*) in das Konnossement zu verlangen (Prot. V S. 2202 f. 2210). Welche Bedeutung dem Fehlen des einen oder des anderen Bestandtheiles beizulegen, ist nur im konkreten Falle zu ermessen und zwar danach, ob dasselbe die Identität der wirklich abgeladenen und der im Konnossement bekundeten Ladung in Frage stellt.

2. Hinsichtlich der einzelnen Bestandtheile ist nur Folgendes zu bemerken:

Der Empfänger, wie dies aus dem Art. 646 hervorgeht, braucht nicht benannt, sondern nur bezeichnet zu werden.

Dass statt des Löschungshafens auch der Ort, an welchem Order über denselben einzuholen ist, der s. g. Orderhafen gesetzt werden kann, hängt damit zusammen, dass der Ablader zur Zeit des Abganges des Schiffes vielleicht noch nicht weiss, an welchem Platze er die Waaren verkaufen will, dies vielmehr erst von der späteren Konjunktur abhängig macht, vielleicht auch auf Grund vorangegangener Verhandlung mit dem Destinatär diesem dieselbe Möglichkeit offen zu lassen hat. Aus diesem Grunde wird dem Schiffer aufgegeben, zunächst einen bestimmten Hafen anzulaufen, um daselbst die Weisung zu empfangen, in welchem Hafen er die Ladung zu löschen hat. Es geschieht dies in kürzester Weise, z. B. *Falmouth for orders.*

Das Gesetz verlangt nicht vom Schiffer (wie es der Preussische Entwurf Art. 484 gethan hatte), dass er die Gattung der geladenen Güter angebe, um denselben nicht in die Lage zu bringen, ihm unbekannte Eigenschaften der Güter anzuerkennen (Prot. V S. 2210 f.). Es genügt, wenn derselbe neben Angabe von Menge und Merkzeichen, die Güter ganz im Allgemeinen z. B. als Kaufmannsgüter bezeichnet.

Art. 646.

Auf Verlangen des Abladers ist das Konnossement, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Order des Empfängers oder

ich darüber — Konnossemente gleichen Inhaltes unterschrieben habe, die nur für eines gelten.

H . . . den 27. Januar 1877 A

*) *Code de comm. art. 281: Le connaissement doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter. Il indique le nom du chargeur; le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite; le nom et le domicile du capitaine; le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination. Il énonce le prix du fret. Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter.*

lediglich an Order zu stellen. Im letzteren Falle ist unter der Order die Order des Abladers zu verstehen.

Das Konnossement kann auch auf den Namen des Schiffers als Empfängers lauten.

Das H.G.B. hat in Uebereinstimmung mit den übrigen neueren Gesetzgebungen*) nicht, wie der Preussische Entwurf Art. 230, das Konnossement unbedingt für ein negoziables Werthpapier und für indossabel erklärt, sondern nur wenn dasselbe an Order gestellt ist (Art. 302,**) vgl. Prot. V S. 2204—2208. VIII S. 4005). Auf der anderen Seite verpflichtet es den Schiffer, auf Verlangen des Abladers das Konnossement an Order zu stellen, wenn er nicht bei Abschliessung des Frachtvertrages sich das Gegentheil ausbedungen hat. Danach kann der Schiffer versprechen, die Waaren auszuliefern an eine bestimmte, namentlich bezeichnete Person (Namens-Konnossement). Diese Person kann sein irgend ein dritter Destinatär, es kann sein der Ablader selbst (der z. B. eine Handelsniederlassung an dem Bestimmungsorte hat) oder auch der Schiffer, welcher alsdann als Verkaufs-Kommissionär des Abladers erscheint. Der Schiffer, von welchem das H.G.B. spricht, ist natürlich stets der, welcher das Konnossement gezeichnet hat (Prot. VIII S. 4006). Das Namens-Konnossement kann nur durch Cession auf einen Andern übertragen werden (vgl. Prot. V S. 2238). Der Schiffer kann ferner die Waaren auszuliefern sich verpflichten an eine der genannten Personen, oder deren Order, oder, was damit gleichbedeutend ist, an die Order einer der fr. Personen. Und in dieser Hinsicht stellt das Gesetz die Interpretationsregel auf, dass die blossen Worte „an Order" Order des Abladers bedeuten. (Order-Konnossement.) Das Order-Konnossement kann nicht blos durch ein Namens-Indossament, sondern auch durch ein Blanko-Indossament***) übertragen werden.

Das von anderen Gesetzen anerkannte Inhaber-Konnossement, welches jeden Inhaber als Empfänger bezeichnet,†) oder Blanko-Konnossement, in welchem für den Namen des Destinatärs ein leerer Raum gelassen,††) ist dem deutschen Recht fremd. (Prot. V S. 2112. Goldschmidt, Handelsrecht I, 2 S. 674 f.)

*) Vgl. *Abbott, treatise p. 431: The bill of lading, in all its usual forms, contains the word „assigns"; but it will be proper to advert again to the differend forms in common use. Sometimes it is made for delivery to the consignor by name or assigns; sometimes to order or assigns, not naming any person, and at other times to the consignee by name or assigns.*

**) *Ingleichen können Konnossemente der Seeschiffer — durch Indossament übertragen werden, wenn sie an Order lauten.*

***) Für die Beschaffenheit des Indossaments sind massgebend die Vorschriften des Art. 305 H.G.B. und der daselbst angezogenen Art. 11—13. 36. 74 A.D.W.O.

†) *Code de comm. art. 281: — Le connaissement peut être à ordre, ou au porteur, ou à personne dénommée.*

††) *Abbott p. 280: sometimes no person is named as consignee, but the terms of the instrument are, „To be delivered etc. unto order, or assigns."*

Art. 647.

Der Schiffer ist verpflichtet, im Löschungshafen dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Konnossements die Güter auszuliefern.

Zur Empfangnahme der Güter legitimirt ist derjenige, an welchen die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden sollen, oder auf welchen das Konnossement, wenn es an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

1. Der Schiffer muss und darf nur im Löschungshafen die Güter ausliefern, d. h. in dem im Konnossement angegebenen oder durch die im Orderhafen erhaltene Weisung bezeichneten Bestimmungshafen.

2. Die Auslieferung der Güter kann und muss nur geschehen an den Inhaber eines Konnossements, selbst beim Namens-Konnossement an den in diesem bezeichneten Destinatär nur unter dieser Voraussetzung (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 228).

3. Legitimirter Inhaber des Konnossements ist beim Namens-Konnossement der in demselben namhaft gemachte Destinatär, an dessen Stelle aber auch ein Bevollmächtigter oder ein Cessionar treten kann. Beim Order-Konnossement ist es entweder gleichfalls der namentlich bezeichnete Empfänger, oder der durch eine fortlaufende Reihe von Indossamenten (Art. 36 A.D.W.O.) als rechtmässiger Inhaber des Konnossements nachgewiesene Indossatar, ohne Rücksicht darauf, ob demselben das Konnossement Behufs eigener Empfangnahme der Ladung indossirt war, oder um dasselbe an eine andere Person wieder auszuliefern (Entsch. des R.O.H.G. XV S. 230). Eben so wenig wie der Zahlende beim Wechsel ist der Schiffer beim Order-Konnossement verpflichtet, die Aechtheit der Indossamente zu prüfen, vielmehr ist die Erfüllung als gültig zu betrachten, selbst wenn sich nachträglich die Unächtheit der Indossamente herausstellen sollte. Dagegen hat derselbe sich beim Namens-Konnossement von der Gültigkeit der Vollmacht oder der Cession des Konnossements-Inhabers zu überzeugen, indem er anderenfalls die Ladung an den Letzteren auf seine Gefahr abliefert (Prot. V S. 2237 f.).

4. Dass der Schiffer zunächst dem Inhaber auch nur eines Konnossements die Ladung auszuliefern hat, während er verpflichtet ist, auf Verlangen des Abladers mehrere Konnossemente auszustellen, erklärt sich daraus, dass niemals sämmtliche Konnossemente an den Destinatär gelangen werden, indem wenigstens eins vom Ablader zurückbehalten werden wird.

5. Ueber die Voraussetzungen, unter denen der Schiffer an einem anderen Orte als dem Bestimmungshafen, und an eine andere Person als den legitimirten Inhaber eines Konnossements die Ladung ausliefern darf, enthalten die Art. 661. 662 die Bestimmungen.

Art. 648.

Melden sich mehrere legitimirte Konnossementsinhaber, so ist der Schiffer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederzulegen und die Konnossementsinhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen.

Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist er befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten (Art. 626).

1. Die verschiedenen Exemplare des Konnossements gelten nur als Ein Konnossement, und zwar sollte entweder nur Ein Exemplar in den Verkehr kommen, oder die verschiedenen Exemplare sollten in Einer Hand vereinigt sein, wenn die Ladung im Bestimmungshafen anlangt (Motive zum Preuss. Entwurf S. 267 ff.). Trotzdem kommt es auch, abgesehen von einem Delikt und einem Versehen, vor, dass sich die Konnossements-Exemplare in verschiedenen Händen befinden. So kann z. B., wenn der Destinatär unsicher wird, oder Konkurs über dessen Vermögen eröffnet wird, der wegen des Kaufgeldes noch nicht befriedigte Absender ein zweites Exemplar an einen Korrespondenten absenden, damit dieser dem ersten Konnossementsinhaber womöglich zuvorkomme und die Auslieferung der Waaren an ihn verhindere. Eben dasselbe können, wenn Konkurs über das Vermögen des Abladers eröffnet wird, dessen Gläubiger thun, um die Ladung zur Masse zu ziehen. Damit nun der Schiffer nicht der Gefahr ausgesetzt würde, „mit allen Konnossementsinhabern in Prozesse verwickelt“ zu werden, wurde eine Vorschrift, wie sich der Schiffer in solchem Falle zu verhalten, auf der Hamburger Konferenz für ein dringendes Bedürfniss gehalten. Und zwar adoptirte die Versammlung die Bestimmung des Preussischen Entwurfs (Art. 489), weil sie die gleichfalls mögliche Vorschrift, dass der Schiffer die Wahl habe, „an welchen der Destinatäre er in solchem Falle die Waare ausliefern wolle“, und es denselben überlasse, den Streit unter einander auszutragen, als dem Schiffer eine zu grosse Macht einräumend, für bedenklich hielt (Prot. V S. 2233).

2. Der Artikel findet sowohl Anwendung auf nicht indossable, wie auf indossable Konnossemente, da der Schiffer auch von denen der ersteren Art mehrere Exemplare auszustellen verpflichtet ist (Prot. V S. 2237).

3. Dass die mehreren Konnossementsinhaber sich wirklich gleichzeitig bei dem Schiffer melden, ist nicht erforderlich. Es genügt, dass ein weiterer Konnossementsinhaber sich meldet, bevor der, welcher sich früher gemeldet, die Auslieferung der Ladung erlangt hat, also so lange diese sich noch an Bord des

Schiffes befindet oder deponirt ist. Hat der Schiffer einen Theil der Ladung ausgeliefert, so greift die Vorschrift des Artikels hinsichtlich des noch nicht ausgelieferten Restes Platz. (Prot. V S. 2236 f.) Auch macht sich der Schiffer regresspflichtig, wenn er die Auslieferung der Ladung ausführt oder vollendet, nachdem sich ein weiterer Konnossementsinhaber gemeldet hat, selbst wenn er sich bereits dem ersteren gegenüber ausdrücklich zur Ablieferung der Waaren verpflichtet haben sollte.

4. Selbstverständlich hört die Pflicht des Schiffers zur Deposition auf, wenn die Konnossementsinhaber einig sind, „dass der Schiffer einem aus ihrer Mitte die Waaren gebe," weil alsdann von einer — die Voraussetzung des Artikels bildenden — Konkurrenz von Konnossementsinhabern nicht mehr die Rede sein kann, und eben so, wenn dieselben übereinkommen, dass die Waaren bei einem Dritten deponirt werden, vorausgesetzt, dass diesem zugleich ein Konnossements-Exemplar übertragen wird und die Konnossementsinhaber (unter Vorbehalt ihrer gegenseitigen Rechte) dem Schiffer gegenüber ihren Rücktritt erklären (Prot. V S. 2236).

5. Der Preussische Entwurf (Art. 489) verpflichtete in jedem Falle der Deposition den Schiffer, Protest zu erheben. Auf der Hamburger Konferenz wurde eine solche Vorschrift bedenklich gefunden, „weil sie zu der irrigen Auslegung führen könnte, als sollte der Fortbestand der Rechte des Verfrachters von der Protesterhebung abhängig und dieser nur im Falle der Letzteren befugt sein, der Klage eines Konnossementsinhabers mit der Einrede entgegen zu treten, es habe sich noch ein anderer gemeldet." Demgemäss verwandelte man die Pflicht des Schiffers zur Erhebung des Protestes in eine Pflicht zur Benachrichtigung der Konnossementsinhaber, damit diese Kenntniss davon erhielten, weshalb der Schiffer die Waaren an sie nicht ausliefern wolle, und wo er sie deponire (Prot. V S. 2234 f.). Das Gesetz ermächtigt den Schiffer, auf Kosten der Ladung förmlichen Protest zu erheben, wenn die Deposition nicht bei Gericht geschieht, weil es demselben die Möglichkeit gewähren will, sich erforderlichenfalls in den Besitz eines Beweismittels über das Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen der Deposition zu setzen, während dies bei der gerichtlichen Niederlegung nicht für nothwendig gehalten wurde, indem alsdann schon die über die Deposition gepflogenen Verhandlungen genügende Auskunft über die gedachten Voraussetzungen geben.

Art. 649.

Die Uebergabe des an Order lautenden Konnossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.

1. Die früher in Deutschland sehr streitige Frage, ob hinsichtlich der Wirkungen die Uebertragung des Konnossements mit der Uebertragung des körperlichen Besitzes der verladenen Güter identisch wäre,*) ist auch bei Abfassung des H.G.B. lebhaft ventilirt worden. Der Preussische Entwurf (Art. 230 Abs. 2) enthielt die Bestimmung:

Die Uebergabe des indossirten Konnossements oder Duplikats des Frachtbriefes oder Ladescheines an den Indossator steht der Uebergabe der Waare gleich.

In der ersten Lesung der Nürnberger Konferenz wurde mit überwiegender Majorität (11 gegen 5 Stimmen) der Satz angenommen:

Die Uebergabe des Ladescheins steht der Uebergabe der Ladung gleich (Art. 351 des Entw. aus erster Lesung),

indem namentlich auf die Unentbehrlichkeit eines solchen Satzes für den Handelsverkehr hingewiesen wurde (Prot. I S. 443—446). Eben so lautet der Entwurf aus zweiter Lesung (Art. 388):

Die Uebergabe des Ladescheins steht der Uebergabe des Gutes gleich.

Auf der Hamburger Konferenz wurde auf den Antrag von Gerber, welcher darauf hinwies, dass die gebräuchlichen Formeln: die Uebergabe des Konnossements stehe der Uebergabe der Waare gleich, oder der Empfang des Konnossements sei gleich dem Besitzerwerb der Waare, nicht das juristische Verhältniss, sondern nur das regelmässige thatsächliche Verhältniss ausdrückten, während das rechtliche Element lediglich in der „formellen Natur der Verpflichtung“ läge, welche der Schiffer „dem zukünftigen Konnossementsinhaber gegenüber auf Auslieferung der Waare“ übernehme, der angegebene Art. 388 des Entwurfs aus zweiter Lesung mit 9 gegen 3 Stimmen gestrichen (Prot. V S. 2215—2222. 2226). Schon bei dieser Gelegenheit war von der Minorität von Neuem auf die Bedürfnisse des Verkehrs und die Anschauungen der Handelswelt, sowie auf die Gesetzgebung der bedeutendsten handeltreibenden Nationen hingewiesen, mit denen sich das deutsche

*) In England gilt dieser Grundsatz: *Abbot treatise p. 283. p. 294—298. 434 squ. 446 squ. Bills of Lading Act.* vom 14. August 1855, *18. 19 Vict. c. 111 s. 1* (abgedruckt im Neuen Archiv f. H.R. II S. 121). Eben so in Frankreich unbestritten beim Orderkonnossement; aber auch beim Namenskonnossement wird derselbe von vielen Schriftstellern vertheidigt, s. Goldschmidt's Handelsrecht I, 2 S. 708 Note 23. Nach der Praxis des Kassationshofes überträgt die Indossirung des Konnossements das Eigenthum an den auf der Reise befindlichen Waaren, so dass ein Beweis des derselben zu Grunde liegenden Kaufvertrages nicht erforderlich ist; vgl. *Caumont. dictionnaire p. 519 n. 34*, der selbst, eben so wie der Appelhof zu Aix, diese Ansicht verwirft und meint, dass das Konnossement *ne confère au porteur qu'un droit à la consignation.*

Handelsgesetzbuch durch Beseitigung des in Rede stehenden Prinzips in Widerspruch setzen würde (Prot. V S. 2222—2226). Und in zweiter Lesung wurden von Neuem Anträge eingebracht, die Uebergabe des Konnossements überhaupt oder mit Rücksicht auf gewisse Wirkungen der Uebergabe der Waare gleichzustellen. Die Versammlung entschied sich zunächst mit 9 Stimmen gegen Eine, dass eine ausdrückliche Bestimmung in diesem Sinne aufzunehmen; sie verwarf die Beschränkung der Gleichstellung auf die Begründung von Eigenthum und Pfandrechten mit 8 gegen 2 Stimmen, die Beschränkung der Gleichstellung zu Gunsten des *bonae fidei possessor* mit 6 gegen 4 Stimmen; und beschloss endlich die Beschränkung der Gleichstellung auf das an Order lautende Konnossement mit 6 gegen 4 Stimmen. Für den letzteren Beschluss wurde gegenüber der Behauptung, dass es für eine Unterscheidung zwischen indossablen und nicht indossablen Konnossementen an jedem inneren Grunde fehle, geltend gemacht: Die fr. Unterscheidung entspreche der Auffassung des Verkehrs, wie sie wenigstens im Süden seit lange Geltung habe.“ Der Kaufmann glaube dort durch ein nicht indossables Konnossement nicht ein eben so sicheres Recht erhalten zu haben, wie durch ein indossables. Die Unterscheidung gewähre dem Ablader den Vortheil, durch die Wahl eines nicht indossablen Konnossements den Uebergang des Besitzes zu verhindern, wo dies seinen Interessen gemäss sei. Die Unterscheidung entspreshe „der Natur der Sache“, denn nur bei einem indossablen Konnossement „sei die Auslieferung der Ladung an den Inhaber ohne weitere Untersuchung Pflicht und Recht des Schiffers“, das nicht indossable Konnossement erscheine mehr als eine „Beweisurkunde über anderweitig begründete Rechte“ (Prot. VIII S. 4015 — 4020). Den wahren Grund für dieses Verhalten der Konferenz findet Goldschmidt entschieden richtig in einer gewissen Aengstlichkeit, „den nothwendigen Rechtssatz ganz unbeschränkt aufzustellen“ (Handelsrecht I, 2 S. 716 Note 32).

2. Das Gesetzbuch knüpft an die Uebertragung des Order-Konnossements dieselben rechtlichen Wirkungen, wie an die Uebertragung der Güter selbst. Damit soll nicht gesagt sein, der Empfänger erhält stets durch das Konnossement das Eigenthum an der Waare, sondern nur, der Empfänger erhält an den Waaren dasselbe Recht, welches er auf Grund des zwischen ihm und dem Ablader bestehenden Rechtsverhältnisses durch die Besitzübertragung erhalten würde. Er kann daher Eigenthum, aber auch nur Besitz, und zwar entweder blosse Detention oder juristischen Besitz erhalten, unter Umständen auch ein Pfandrecht resp. Retentionsrecht. Der Handlungsbevollmächtigte des Abladers, der Agent, der Kommissionär und Spediteur erhalten durch das Konnossement (wie durch Besitzübertragung) lediglich Detention der verladenen Waaren, der Kommissionär und Spediteur aber unter den in Art. 374 und 382 H.G.B. angegebenen Voraussetzungen ein Pfandrecht an denselben und alsdann auch juristischen Besitz. Der

Empfänger, welchem auf Grund eines Veräusserungsgeschäfts mit dem Eigenthümer die Waare übersandt wird, erhält Eigenthum;*) desgleichen, *bona fides* vorausgesetzt, der, welchem dieselbe von einem Kaufmann in dessen Handelsbetrieb auf Grund eines Veräusserungsgeschäfts übersandt wird, selbst wenn dieser nicht Eigenthümer war (Art. 306), wogegen nach gemeinem Recht in diesem Falle der selbst in *bona fide* befindliche Empfänger nur juristischen Besitz erhalten würde, wenn der Absender der Güter kein Kaufmann war, resp. dieselben nicht in seinem Handelsbetriebe veräussert hatte.

Den in Rede stehenden Satz**) halte ich mit Goldschmidt (a. a. O. S. 721 ff.) für durchaus konform der civilistischen Besitztheorie. Bis zur Konnossements-Zeichnung Seitens des Schiffers detinirt dieser die Waaren für den Ablader. In dem Augenblick, wo der Ablader dem Schiffer das von ihm ausgefüllte Konnossements-Formular zur Unterzeichnung vorlegt, und der Letztere es mit seiner Unterschrift versieht, giebt der Ablader den Besitz auf zu Gunsten des der Natur des Konnossements entsprechend legitimirten Inhabers desselben, der Schiffer hört daher auf für den Ablader zu besitzen und besitzt fortan für den Konnossementsinhaber. Dieser ist unter Umständen eine *persona incerta.* Aber so gut der Besitz an eine *persona incerta,* in welcher nur eine bestimmte vom Veräusserer gesetzte Voraussetzung zutrifft, übertragen werden***) und Jemand die *negotia* einer ihm nicht bekannten Person führen kann,†) so kann man auch Besitz für eine Person erwerben, von welcher man zwar keine individuelle Vorstellung hat, welche aber bestimmt bezeichnet ist. Der Besitz der Waare wird somit abhängig vom Besitz des Konnossements. Dass der Ablader durch die mit seinem Willen geschehene Unterzeichnung des Konnossements den Besitz aufgiebt, geht daraus hervor, dass er in diesem Augenblick die Möglichkeit verliert, sich ohne weitere Voraussetzung in den Zustand faktischer Gewalt über die Waare zu versetzen, diese Möglichkeit vielmehr zu einer bedingten wird, bedingt durch den Besitz der Konnossemente. Der Ablader giebt gewissermassen den Besitz, den er früher hatte, auf, erwirbt aber freilich diesen in demselben Augenblick als Konnossementsinhaber wieder. Uebersendet aber der Ablader das Konnossement — natürlich im Einklange mit dem Inhalte eben dieses — an eine andere Person, so wird diese zum Konnossementsinhaber, für welche der Schiffer die Waaren detinirt. Und dasselbe gilt selbstverständlich von jedem, der wieder durch einen früheren Konnosse-

*) Freilich nur unter der Voraussetzung, dass der Kaufpreis bezahlt oder kreditirt ist.

**) Die verschiedenen Versuche einer theoretischen Konstruktion desselben werden kritisch beleuchtet von Goldschmidt, Handelsrecht I, 2 S. 719 ff.

***) *L. 9 § 7 De A. R. D. (41, 1): — qui missilia iactat in vulgus — quia vult quod quisque exceperit eius esse, statim eum dominum efficit.*

†) *L. 5 § 1. § 10. De neg. gest. (3, 4). L. 14 § 1. L. 29 pr. Comm. div. (10, 3).*

mentsinhaber das Konnossement erhalten hat. Dieser Auffassung steht auch der Umstand nicht entgegen, dass nach dem oben Gesagten unter Umständen der Empfänger blosse Detention erhält. Denn da eine Repräsentation gerade stets nur hinsichtlich der Detention stattfindet, so muss durch einen Stellvertreter nicht nur die Detention für den juristischen Besitzer einer Sache, sondern auch für einen Detentor stattfinden können. (So auch Goldschmidt a. a. O. S. 723.)

3. Dass die angegebenen Wirkungen der Konnossements-Uebertragung nur dann eintreten, wenn die Waaren wirklich abgeladen sind, erklärt sich daraus, dass das Konnossement kein Formalakt ist.

4. Das H.G.B. hat, wie schon bemerkt, die vollständige Gleichstellung der Uebergabe des Konnossements und der Waare nur ausgesprochen hinsichtlich des Order-Konnossements. In Betreff des Namens-Konnossements ist diese Gleichstellung noch ausdrücklich anerkannt worden in Betreff der Begründung und Fortdauer von Retentions- und Pfandrecht (Art. 313. 374. 382 H.G.B.). Abgesehen hiervon ist in Betreff des Namens-Konnossements das frühere Recht bestehen geblieben, der Art. 649 hat nämlich, indem er für das Order-Konnossement ausdrücklich die Gleichstellung der Uebergabe des Konnossements mit der Waare statuirte, dieselbe Wirkung dem Namens-Konnossement nicht geradezu absprechen wollen. Und wenn auch die Ansicht einzelner Mitglieder der Konferenz nach Ausweis der Protokolle (s. oben) entschieden dahin ging, so ist doch dies nirgends als die Meinung der Majorität hervorgetreten. Jedenfalls hätte der Art. 649, wenn es beabsichtigt worden wäre, eine ganz andere Fassung erhalten müssen. So wie derselbe jetzt lautet, kann nur gesagt werden: das H. G. B. enthält eine Bestimmung über die Wirkungen der Uebergabe eines Konnossements blos in Betreff der Order-Konnossemente. Hinsichtlich der Namens-Konnossemente enthält es, ausser den Spezialbestimmungen in Art. 313. 374 und 382 keine Vorschrift. Wo aber das Gesetzbuch schweigt, ist (nach Art. 1) auf die Handelsgebräuche und das allgemeine bürgerliche Recht zu rekurriren. Somit ist auch für die Namens-Konnossemente das bürgerliche (partikularrechtliche und gemeinrechtliche) Gesetzesrecht*) resp. Gewohnheitsrecht massgebend. Diese Ansicht wurde bisher namentlich von Thöl (Handelsrecht, auch in der 5. Aufl. Leipz. 1876, I, 2 S. 298 und Goldschmidt a. a. O. S. 716 Note 32).

*) So enthält der § 1 der Bremischen Verordnung vom 25. August 1848, den Uebergang des Eigenthums an beweglichen Sachen betreffend, eine Anerkennung des Grundsatzes, „dass mit der geschehenen Einsendung oder Uebertragung des über eine verschiffte Waare ausgestellten Konnossements die Waare selbst für übergeben gilt;“ und eben so erkennt die Bremische revidirte Erbe- und Handfesten-Ordnung vom 30. Juli 1860 § 136 eine „Uebertragung“ der Waare „mittelst Konnossements“ an und bezeichnet das Konnossement als die Waare vertretend.

vertreten. Sie ist jetzt auch vom Reichs-Ober-Handels-Gericht in einem Erkenntniss vom 19. November 1873 adoptirt worden (Entsch. XI S. 415—417). Mit Rücksicht darauf, dass die oben gegebene Konstruktion des Satzes des Art. 649 eben sowohl für das Namens-Konnossement, wie für das Order-Konnossement passt, halte ich nach gemeinem Recht für das Erstere ebenfalls die Gleichstellung der Uebergabe des Konnossements mit der Besitzübertragung der Güter für begründet. Doch kann man nicht sagen, dass diese Ansicht in Theorie und Praxis die herrschende ist, vielmehr dauert der früher hinsichtlich der Konnossemente überhaupt bestehende Streit jetzt in Betreff der Namens-Konnossemente fort.*)

5. Die Wirkungen der Konnossementsübergabe können aufgehoben werden durch das von einer Zahl von deutschen und ausserdeutschen Gesetzen anerkannte Verfolgungsrecht, *droit de suite, right of stoppage in transitu,* welches dem wegen des Kaufpreises der verladenen Waare nicht befriedigten Absender das Recht giebt, wegen nach Empfang des Konnossements eingetretener Insolvenz des Destinatärs die Auslieferung der noch auf dem Transport befindlichen Güter an diesen durch Absendung eines anderweitigen Konnossements oder durch Ertheilung gegentheiliger Anweisung an den Schiffer zu verhindern.**)

*) Vgl. Thöl a. a. O. S 301 ff. Goldschmidt a. a. O. S. 705 f. Note 16. Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 22. Juni 1869 in Kierulff's Samml. V S. 356 ff. auch in Seuffert's Archiv XXIV Nr. 72.

**) Hamb. Einführungsges. vom 22. Dezember 1865 § 52: *Das dem Absender einer unbezahlten Waare nach dem Art. 25 der Neuen Falliten-Ordnung zustehende Verfolgungsrecht wird durch das H. G. B nicht aufgehoben. Dasselbe kann auch gegen den dritten Erwerber des Konnossements geltend gemacht werden, falls derselbe beim Erwerb wusste, oder doch den Umständen nach annehmen musste, dass dem Absender das Verfolgungsrecht zustehe.* Neue Falliten-Ordnung vom 31. August 1753 § 25: *1. Sind Waaren aus der Fremde von einem Falliten verschrieben, die von demselben überall nicht oder nicht völlig bezahlt sind, und der Versender erfährt inmittelst, dass die Waare — annoch unterwegs ist, des Falliti schlechte Umstände, so mag derselbe durch Ueberschickung des zweiten Konnossements oder durch Stellung anderweiter Ordre, diese Waare, insoferne sie noch nicht in des Falliti wirklichen Gewahrsam gekommen, und falls das Konnossement von ihm nicht schon weiter an Andere transportirt worden, ebenfalls wieder zu sich nehmen, und soll das zweite Konnossement oder die zuletzt ertheilte Ordre dem ersten Konnossement, welches der Debitor hat, ohne Widerspruch vorgezogen werden. — 3. Wäre aber das Konnossement von dem Fallito vor seinem Austritt an einen Dritten veräussert oder verpfändet, so ist der Inhaber desselben dem Ablader oder Versender vorzuziehen.* — Preuss. Konk.-O. § 26. 27. Reichs-Konk.-O. § 36: *Der Verkäufer oder Einkaufskommissionär kann Waaren, welche von einem anderen Orte an den Gemeinschuldner abgesendet und von dem Gemeinschuldner noch nicht vollständig bezahlt sind, zurückfordern, sofern nicht dieselben schon vor der Eröffnung des Verfahrens an dem Orte der Ablieferung angekommen und in den Gewahrsam des Gemeinschuldners oder einer anderen Person für ihn gelangt sind.*

Code de comm. art. 576. Caumont, dictionnaire p. 663 n. 42. p. 664. 665 n. 47. Abbott, treatise p. 417 squ. 420 squ. Nach manchen Rechten wird

Art. 650.

Sind mehrere Exemplare eines an Order lautenden Konnossements ausgestellt, so können von dem Inhaber des einen Exemplars die in dem vorstehenden Artikel bezeichneten rechtlichen Wirkungen der Uebergabe des Konnossements zum Nachtheil desjenigen nicht geltend gemacht werden, welcher auf Grund eines anderen Exemplars in Gemässheit des Art. 647 die Auslieferung der Güter von dem Schiffer erlangt hat, bevor der Anspruch auf Auslieferung von dem Inhaber des ersteren Exemplars erhoben worden ist.

Der Art. 649 lässt durch Uebertragung des Order-Konnossements für den Empfänger dieselben Wirkungen entstehen, welche mit der Besitzübertragung verbunden sind. Ob der Ablader diese Wirkungen rückgängig machen oder aufheben kann, hängt ganz von der Beschaffenheit derselben und von der Natur des Rechtsverhältnisses ab, auf Grund dessen die Uebertragung des Konnossements erfolgte. So wird der Absender der Detention, welche der Empfänger als dessen Bevollmächtigter, Agent, Kommissionär (vorausgesetzt, dass diesem Letzteren kein Pfandrecht zustand) hat, in jedem Augenblick ein Ende machen können. Der Absender, welcher das Konnossement dem Destinatär einschickte, auf Grund eines Kaufgeschäfts aber — weil der Kaufpreis weder bezahlt noch kreditirt war — unter dem gesetzlichen Vorbehalt des Eigenthums an den Gütern, wird gleichfalls dem Empfänger den Besitz wieder entziehen können. Der Absender dagegen, welcher den Kaufpreis kreditirte, wird die Wirkung des übertragenen Konnossements nur auf Grund des ihm zustehenden Verfolgungsrechts rückgängig machen können. Hieraus folgt wieder, dass der Absender nur insoweit mit rechtlicher Wirkung einer ferneren Person ein anderweites Konnossement übertragen kann, als die Rechte, welche dieser letzteren dadurch eingeräumt werden sollen, nicht mit denen in Kollision treten, welche durch das frühere Konnossement dem ersten Destinatär übertragen wurden. Und eben dasselbe ist von einem Indossatar zu sagen, der das Konnossement durch Giro weiter begiebt. Demgemäss sollte stets, wenn mehrere Konnossemente an verschiedene Personen übertragen sind, auf Grund deren diese kollidirende Rechte an denselben Gütern geltend machen, die Priorität der Uebertragung entscheiden, d. h. derjenige vorgehen, dem zuerst vom gemeinsamen Indossanten das Konnossement übertragen ist.

Diese Anordnung ist auch durch Art. 651 getroffen worden. Der Art. 650 statuirt von dieser Regel eine Ausnahme zu Gunsten des Konnossementsinhabers, der bereits in legaler Weise, d. h. der

das Verfolgungsrecht noch zugelassen, wenn die Waare vor Eintritt der Insolvenz in den Besitz des Empfängers gekommen ist. So nach dem Holländ. Handelsgesetzb. Art. 232 ff.

Vorschrift des Art. 647 gemäss, die Auslieferung der Ladung Seitens des Schiffers erhalten hat. Diese Bestimmung hat ihren Grund lediglich in Zweckmässigkeitsrücksichten und ist folgendermassen entstanden: Bei der Berathung des dem Art. 651 zu Grunde liegenden Antrags wurde ausgesprochen, dass die in demselben enthaltene Bestimmung nur dann Anwendung finden sollte, „wenn die Güter bereits verladen, aber noch nicht vom Schiffer an einen Konnossementsinhaber abgeliefert“ wären, also nur dann, „wenn sich dieselben noch in der Hand des Schiffers befänden, oder beim Vorhandensein mehrerer Konnossementsinhaber deponirt worden“ wären (Prot. VIII S. 4033). Unter Hinweis hierauf, sowie unter Geltendmachung des Umstandes, dass man die Anwendbarkeit des Satzes, die Uebergabe des Konnossements stehe der Uebergabe der Güter in ihren rechtlichen Wirkungen gleich, in dem Falle nicht ausschliessen dürfe, wo „die Wirkungen der Uebergabe des Konnossements gegen den Absender oder gegen die Konkursgläubiger desselben geltend gemacht werden sollten,“ stellte die Redaktionskommission den Antrag, die im jetzigen Art. 650 enthaltene Bestimmung aufzunehmen, welcher Antrag Seitens der Konferenz mit Stimmeneinhelligkeit angenommen wurde (Prot. VIII S. 4130).

Wie aus dieser Entstehungsgeschichte des Artikels hervorgeht, findet derselbe keine Anwendung auf das Verhältniss eines Konnossementsinhabers zum Ablader oder den Konkursgläubigern desselben.

Art. 651.

Hat der Schiffer die Güter noch nicht ausgeliefert, so geht unter mehreren sich meldenden Konnossementsinhabern, wenn und soweit die von denselben auf Grund der Konnossementsübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte kollidiren, derjenige vor, dessen Exemplar von dem gemeinschaftlichen Vormann, welcher mehrere Konnossementsexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben ist, dass dieselbe zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde.

Bei dem nach einem anderen Orte übersandten Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.

1. Für die Entscheidung eines Rechtsstreites unter mehreren Konnossementsinhabern ist zunächst die Natur des Rechts, welches ein Jeder in Anspruch nimmt, massgebend, und erst wenn dieselben sich gleiche Rechte beilegen, und demgemäss eine Kollision zwischen diesen stattfindet, ist die Bestimmung des Artikels zur Anwendung zu bringen. Und zwar gilt dies eben sowohl in dem Falle, wo die verschiedenen Konnossementsinhaber Rechte im eigenen Namen geltend machen, als in dem, wo der eine im Namen des Abladers handelt (Prot. VIII S. 4032 f.).

Die Bestimmung selbst ist den Prinzipien des gemeinen Civilrechts durchaus konform *(L. 9 § 4 De publ. act. [6, 2]. L. 6 pr. De div. temp. praescr. [44, 3]. L. 14 Qui pot. [20, 4], L. 2. L. 4. C. Qui pot. [8, 18]).* *)

Der gemeinschaftliche Vormann kann der Ablader sein, aber auch ein Indossatar, der das Konnossement weiter begeben hat.

2. Dass das Gesetzbuch bei den nach einem anderen Orte übersandten Konnossementsexemplaren als Zeitpunkt der Uebergabe den Zeitpunkt der Absendung betrachtet, erklärt sich aus den Bestimmungen über die Perfektion der Verträge (Art. 321, vgl. Prot. VIII S. 4034).

3. Sind die verschiedenen Konnossementsexemplare nicht von einem gemeinschaftlichen Vormann übertragen, sondern von mehreren Vormännern, — ein Fall, der, wie Goldschmidt mit Recht bemerkt, ohne ein Delikt schwer denkbar ist — oder lässt sich (weil die Indossamente nicht datirt sind) nicht ermitteln, welches der verschiedenen Konnossemente zuerst von dem gemeinsamen Vormann weiter begeben ist, so gilt keiner als Besitzer der Güter. Besitzer ist nämlich der Inhaber des zuerst vom gemeinsamen Vormann indossirten Konnossements. Dies trifft im ersteren Falle bei keinem zu, im zweiten lässt es sich von keinem beweisen. Aus dem Konnossement ist in diesem Falle überhaupt kein Recht geltend zu machen, sondern nur aus dem Rechtsverhältniss, in welchem die Konnossementsinhaber zu ihren Vormännern stehen, und zwar gegen eben diese (Goldschmidt, Handelsrecht I, 2 S. 732). Dagegen würde in dem Falle des Art. 650 dieser Umstand nicht gegen die Aufrechterhaltung des *status quo* geltend gemacht werden können, da *in pari causa possessor potior haberi debet.*

Art. 652.

Der Schiffer ist zur Ablieferung der Güter nur gegen Rückgabe eines Exemplars des Konnossements, auf welchem die Ablieferung der Güter zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Wie bereits der Art. 303 Abs. 3 H.G.B. hinsichtlich des Order-Konnossements verordnet, ist der Schiffer, als Schuldner aus dem Konnossement nur gegen Aushändigung des quittirten Papieres zu erfüllen verpflichtet. Und zwar hat, wie dies durch das Wort gegen ausgesprochen wird, die Auslieferung des Konnossements und die Ablieferung der Güter Zug um Zug stattzufinden.**) Mit Rüsksicht auf

*) Dieselben Grundsätze werden in England *(Abbott, treatise p. 434)* und Frankreich *(Delamarre et Lepoitvin traité théorique et pratique de droit commercial. Paris 1861, VI no. 204. 205)* zur Anwendung gebracht.

**) Das französische Recht verpflichtet den Destinatär nur, eine Quittung, und zwar erst nach Ablieferung der Ladung dem Kapitän zu geben. *Code de comm. art. 285: Tout commissionaire ou consignataire, qui aura reçu les*

die strengen Verpflichtungen, die der Schiffer durch Zeichnung des Konnossements übernimmt, hielt man es auf der Hamburger Konferenz für nothwendig, auszusprechen, dass derselbe „nicht mit seiner Leistung voranzugehen schuldig sei". Regelmässig wird der Schiffer auf seinem Recht, die Auslieferung des Konnossements zu verlangen, nicht bestehen, sondern sich, wenn er dem Destinatär nicht unbedingt Vertrauen schenkt, mit dem Nachweis, dass derselbe das Konnossement wirklich besitze, oder „mit der Deponirung des Konnossements bei einem Dritten bis nach geschehener Entlöschung" begnügen (Prot. V S. 2239).

Ueber die in Hamburg bestehende Sitte, wonach die Ablieferung der Waare an den Everführer gegen das von diesem quittirte Konnossement erfolgt s. die Ausführungen zum Art. 610 (S. 250 f.).

Art. 653.

Das Konnossement ist entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter; insbesondere muss die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach Inhalt des Konnossements erfolgen.

Die in das Konnossement nicht aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen (z. B. durch die Worte: „Fracht laut Chartepartie"), so sind hierin die Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegezeit) nicht als einbegriffen anzusehen.*

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Befrachter bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages massgebend.

1. Das Konnossement ist nicht nur ein Empfangsbekenntniss des Schiffers, sondern auch Verpflichtungsurkunde.

Schon daraus, dass die Urkunde diesen zwiefachen Charakter nothwendiger Weise hat, geht hervor, dass die dadurch begründete

marchandises mentionnées dans les connaissemens ou charteparties sera tenu, d'en donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, même de ceux de retardement.

*) Statt des Wortes Liegezeit am Schluss des Abs. 2, wie der von der Kommission vorgelegte Entwurf und alle offiziellen Ausgaben lauten, ist zu lesen Liegegeld. In den Verhandlungen der Hamburger Konferenz über die Tragweite der Klausel „Fracht nach Chartepartie" wurde nur die Frage ventilirt, ob diese sich auch auf das Liegegeld beziehe, und gerade diese Frage wurde bei der Abstimmung verneint (Prot. V S. 2226—2228). Demgemäss hiess es auch im Entwurf aus erster Lesung Art. 525:

— *Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen,* — *so sind hierin die Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegegeld nicht als einbegriffen anzusehen.*

In zweiter Lesung ist aber irgend eine Aenderung dieses Satzes nicht beschlossen worden (Prot. VIII S. 4007). Vgl. Entsch. des R.O.H.G. V S. 132 f. XV S. 222.

Obligation keine Formalobligation ist; denn die Verbindlichkeit des Schiffers kann ohne eine *causa debendi* gar nicht gedacht werden.

Der Schiffer verpflichtet sich nämlich nicht schlechtweg dem Destinatär zur Lieferung bestimmter Waaren, sondern lediglich zur Wiederablieferung derjenigen Güter, welche er von dem Ablader wirklich erhalten hat. Seine Verbindlichkeit besteht nicht in einem *dare*, sondern *restituere* (Prot. V S. 2208. 2260 f.). Der Gegenstand der Verbindlichkeit des Schiffers wird denn auch durch die Ausstellung des Konnossements nicht geändert, vielmehr ist es dieselbe Verpflichtung, welche bereits durch den Frachtvertrag eingegangen war. Nur wird dadurch ein neuer Gläubiger eingeführt und diesem gegenüber dieselbe Verbindlichkeit Seitens des Schiffers, und zwar als eine selbständige und unabhängig vom Vertrage, eingegangen. Trotzdem liesse sich, da das Empfangsbekenntniss die Grundlage des Versprechens ist, denken, dass durch erwiesene Unrichtigkeit des Ersteren auch das Letztere modifizirt werden müsste. Da aber das Konnossement dem Handelsverkehr zu dienen bestimmt ist, so muss der Schiffer verpflichtet werden, bei Zeichnung desselben „die Diligenz eines ordentlichen Schiffers zu prästiren," und so viel an ihm ist, „zu verhindern, dass Dritte durch dasselbe getäuscht" werden (Prot. V S. 2260). Dies hat der Handelsgebrauch dadurch bewerkstelligen zu müssen geglaubt, dass er den Schiffer nöthigte, den Inhalt des Konnossements unbedingt zu vertreten. Das Konnossement macht nicht nur jeden anderen Beweis überflüssig, sondern schliesst auch den Gegenbeweis völlig ab.

Diesen in allen Seerechten sich findenden und mehr oder minder konsequent durchgeführten,*) auch in Deutschland schon früher anerkannten und in der Praxis zur Anwendung gebrachten Grund-

*) Im *Code de commerce* ist das Prinzip selbst allerdings nicht ausdrücklich aufgestellt, vielmehr enthält derselbe nur einen Satz über die unbedingte Beweiskraft des Konnossements im *art. 283: Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs;* worin aber eine Anerkennung des in Rede stehenden Prinzips enthalten ist. In der *ordonnance de la marine* aber heisst es geradezu *II, 1 art. 9: Demeurera responsable de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il sera tenu de rendre compte sur le pied de ses conoissemens.*

Nach dem jetzigen englischen Recht ist das Konnossement, welches der Inhaber durch ein oneroses Geschäft *(for valuable consideration)* erworben hat, zu Gunsten desselben auch dann massgebend, wenn die darin bezeichneten Waaren dem Schiffer nicht geliefert sind, es müsste denn der Konnossementsinhaber hiervon zur Zeit des Erwerbes Kunde gehabt haben, oder die Nichtübereinstimmung des Konnossementsinhaltes mit dem wirklichen Thatbestande durch Betrug des Abladers oder des Konnossementsinhabers oder eines Auktors des Letzteren ohne irgend eine Schuld von des Schiffers Seite veranlasst sein: *Bills of Lading Act* vom 14. August 1855 (18. und 19 *Vict. c. 111 s. 3* — abgedruckt im Neuen Archiv f. H. R S. 121 und bei *Abbott, treatise p. 283* —). Doch bezieht sich dies nur auf das Verhältniss des Destinatärs zum Schiffer, nicht auf das zum Rheder, vgl. *Abbott* a. a. O., namentlich Note t.

satz*) hat das H.G.B. direkt ausgesprochen, indem es bestimmt, dass das Rechtsverhältniss zwischen Schiffer und Empfänger durch das Konnossement allein geregelt wird, und es hat dasselbe alle Konsequenzen dieses Satzes in vollem Umfange gezogen (Entsch. des R.O.H.G. III S. 24).

2. Das Konnossement bildet zunächst eine selbständige, aus dem Frachtvertrage ausgeschiedene Verpflichtung des Schiffers (Entsch. des R.O H.G. XV S. 223). Der Schiffer ist daher verpflichtet, die Güter dem Konnossement gemäss abzuliefern, und er darf dem Empfänger keine Einreden aus der Person des Abladers entgegensetzen (Entsch. des R.O.H.G. II S. 330). Er darf sich nicht darauf berufen, dass die darin verzeichneten Güter nicht abgeladen sind, sei es, dass der Ablader keine geliefert hat, sei es, dass er selbst durch *vis maior* verhindert ist, dieselben einzunehmen oder dass dieselben vom Ablader wieder zurückgenommen sind (Prot. V S. 2265. Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 488 f. Entsch des O.A.G. zu Lübeck vom 25. Mai 1857 in Goldschmidt's Zeitschr. III S. 212). Anders liegt jedoch die Sache, wenn der Empfänger einen ihm nach dem Konnossement zustehenden Anspruch lediglich im Interesse des Abladers geltend macht. In diesem Falle dürfen demselben Seitens des Schiffers dieselben Einreden entgegengesetzt werden, welche dem Ablader entgegengesetzt werden könnten, wenn dieser in Person den Anspruch geltend machte (Prot. V S. 2279. Entsch. des Hamb. Oberger. vom 11. Juli 1873 in Goldschmidt's Zeitschr. XIX S. 231).

3. Das Konnossement ist entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Destinatär, es hat aber selbstverständlich keinen Einfluss auf das zwischen Ablader und Empfänger bestehende Rechtsverhältniss. Ist daher die Waare dem Letzteren auf Grund eines mit dem Ersteren abgeschlossenen Kaufvertrages übersandt worden, so ist die Geltendmachung eines Anspruchs wegen mangelhafter Lieferung gegen diesen nicht davon abhängig, dass jener die ihm aus dem Konnossement gegen den Schiffer zustehenden Rechte gehörig gewahrt hat. Vielmehr kann in solchem Falle der Empfänger sein Interesse nach seiner Wahl geltend machen entweder aus dem Konnossement gegen den Schiffer, oder aus dem Vertrage gegen den Ablader, als Verkäufer (Entsch. des R.O.H.G. II S. 330).

*) Vgl. Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 487 f. Erk. des Hamb. Handelsger. vom 9. Januar 1851 (Ullrich, Samml. Nr. 2), vom 14. April 1851 (das. Nr. 15), vom 9. Juli 1851 (das. Nr. 26), vom 1. November 1852 (das. Nr. 80), vom 11. November 1857 (das. Nr. 343), vom 21. April 1858 (Seebohm, Samml. Nr. 12), vom 11. August 1858 (das. Nr. 26), vom 6. September 1858 (das. Nr. 30), vom 6. September 1858 (das. Nr. 31), vom 20. November 1858 (das. Nr. 45), vom 31. März und 16. April 1860 (das. Nr. 139), vom 25. April 1860 (das. Nr. 143), vom 7. Juli 1860 (das. Nr. 161), vom 31. Oktober 1860 (das. Nr. 173), vom 22. Dezember 1860 (das. Nr. 182). Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 25. Mai 1857 (in Goldschmidt's Zeitschr. III S. 212).

4. Da das durch Zeichnung des Konnossements begründete Rechtsverhältniss unabhängig vom Frachtvertrage ist, so verträgt dasselbe „keine anderen Vorbehalte und Verweisungen, als die ihm selber eingefügten resp. die ihm dergestalt annektirten, dass sich das Konnossement und die Einschränkung als Eine Urkunde darstellt“ (Entsch. des R. O. H. G. I S. 201. VI S. 346). Daraus folgt, dass es zwar zu einer Modifikation des Konnossements durch den Frachtvertrag nicht erforderlich ist, dass die betreffende Bestimmung des Letzteren dem Ersteren inserirt ist (Entsch. des R. O. H. G. XV S. 223), wohl aber dass dieselbe ausdrücklich angezogen ist. Eine stillschweigende Bezugnahme auf den Frachtvertrag ist für Destinatär und Verfrachter nicht massgebend, namentlich darf aus der Bezugnahme auf eine einzelne Bestimmung der Charteparti nicht geschlossen werden, dass auch alle anderen für massgebend hätten erklärt werden sollen (Prot. V S. 2227 f. Entsch. des R.O.H.G. XII S. 131. XVII S. 76). Dagegen ist es eben so wohl zulässig, auf sämmtliche Bestimmungen der Chartepartie, als auf einzelne Bezug zu nehmen (Motive zum Preuss. Entw. S. 265 ff. 272. Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 74 ff. und die S. 75 citirten Erk. und Schriften). Durch die, namentlich in englischen und amerikanischen Konnossementen sich findende, Klausel: *on paying freight for the said good and all other conditions as per charter party*, wird daher der ganze Inhalt der Chartepartie zu einem integrirenden Bestandtheil des Konnossements (Entsch des R.O.H.G. XV S. 222 f. XIX S. 263 f.). Wie weit in jedem Falle die Bezugnahme auf die Chartepartie sich erstreckt, ist Sache der richterlichen Interpretation (Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 73).

5. Lediglich eine Konsequenz aus dem unter Nr. 4 erörterten Prinzip ist es, dass die Klausel „Fracht laut Chartepartie“ sich ausschliesslich auf den eigentlichen Frachtanspruch des Verfrachters bezieht, d. h. zwar nicht einzig und allein auf „die mit dem Namen der Fracht in der Chartepartie bezeichnete Geldprästation“, sondern auch auf die gewöhnlichen unzweifelhaften Accessionen derselben, wie z. B. die Kaplaken und Primage und — vorausgesetzt, dass eine Repartition derselben denkbar*) — auf die dem Schiffer gebührende Gratifikation, nicht aber auf die übrigen Ansprüche des Verfrachters aus dem Frachtvertrage, namentlich nicht auf das Liegegeld, auch wenn dasselbe für die Löschung eventuell festgesetzt worden wäre (Prot. V S. 2226 — 2228), demgemäss auch nicht auf die Löschzeit und die Ueberliegezeit.

6. Der letzte Absatz des Artikels lautete in der Fassung des Preussischen Entwurfs (Art. 486):

*) Dies wird der Fall sein bei Verfrachtungen des Schiffes im Ganzen, zu einem bestimmten Theil, allenfalls noch zu einem bestimmten Raum, schwerlich aber bei Stückgüterfrachten.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Schiffer und Ablader bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages verbindlich, soweit im Konnossemente nichts Abweichendes enthalten ist.

Und in den Motiven heisst es (S. 267) in dieser Hinsicht: „insoweit das Konnossement und die Chartepartie widersprechende Bestimmungen enthalten, ist anzunehmen, dass Schiffer und Ablader die Chartepartie haben aufheben wollen, und insoweit entscheidet auch für sie das Konnossement". Denselben Zusatz enthielt in Betreff der Ladescheine der Art. 415 in seiner ursprünglichen Fassung (Art. 350 des Entwurfs aus erster Lesung). In zweiter Lesung wurde dieser Zusatz, ohne dass erhellt, aus welchem Grunde, fortgelassen (Prot. III S. 1242. 1247. Art. 387 des Entwurfs aus zweiter Lesung), und auf der Hamburger Konferenz wurde beschlossen, die Fassung des Art. 486 des Preussischen Entwurfs mit der des Art. 387 des Entwurfs aus zweiter Lesung möglichst in Einklang zu bringen (Prot. V S. 2228).

Da für das Verhältniss von Schiffer und Ablader allein der Frachtvertrag massgebend ist, so kann man die im Konnossement festgesetzte Fracht von dem Befrachter nicht beanspruchen, wenn Konnossement und Chartepartie in dieser Hinsicht nicht übereinstimmen (Erk. des Handelsger. zu Bremen vom 4. Mai 1863, bestätigt durch Entsch. des O. A. G. zu Lübeck vom 28. Januar 1865 in Kierulff's Samml. I S. 37). Andererseits hat der Ablader dem Verfrachter für allen daraus entstandenen Schaden aufzukommen, dass durch seine Schuld die Güter nicht die im Konnossemente angegebene Beschaffenheit hatten. Natürlich hat auch für das Verhältniss von Schiffer und Ablader das Konnossement die Bedeutung eines Empfangsbekenntnisses, allein dieses ist ein gewöhnliches Beweismittel, gegen welches Gegenbeweis zulässig ist (Entsch. des O.A.G. zu München vom 9. Dezember 1861 in Seuffert's Archiv XV Nr. 49. Erk. des Hamb. Handelsger. vom 16. Juli 1864 bei Hermann und Hirsch, Samml. Nr. 114 S. 484, vgl. Prot. V S. 2279).

7. Die Bestimmung des letzten Absatzes, wonach das Konnossement für das Verhältniss von Befrachter und Verfrachter nicht in Betracht kommt, gilt nicht für den Fall, dass das Konnossement Zusätze erhalten hat, welche in ein gewöhnliches Konnossement nicht gehören, und nur die Beziehungen zwischen Verfrachter und Befrachter angehen. Solche Zusätze sind nämlich als wesentliche Bestimmungen des Frachtvertrages anzusehen. Dies gilt z. B. alsdann, wenn der Verfrachter (etwa eine Packetfahrt-Gesellschaft), dessen Schiff auf Grund der Chartepartie die Waaren nicht nach dem Bestimmungshafen, sondern nur nach einem Zwischenhafen bringen soll, in dem hierüber ausgestellten Konnossement sich zugleich verpflichtet, für die Weiterbeförderung der Waaren nach dem Bestimmungshafen mittelst einer anderen Schiffsgelegenheit Sorge zu tragen. Alsdann haftet der

Verfrachter aus diesem s. g. irregulären Konnossement für den weiteren Transport der Ladung (Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 14. Juni 1866 in Kierulff's Samml. II S. 405 f., vgl. Entsch. des R.O.H.G. XVII S. 73).*)

Art. 654.

Der Verfrachter ist für die Richtigkeit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter dem Empfänger verantwortlich. Seine Haftung beschränkt sich jedoch auf den Ersatz des Minderwerths, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung sich ergiebt.

1. Die in den Art. 654—662 enthaltenen Vorschriften sind lediglich Folgerungen aus dem im Art. 653 aufgestellten Prinzip. Und zwar wird in den Art. 654—656 der Satz des vorigen Artikels, dass für das Rechtsverhältniss von Verfrachter und Destinatär allein das Konnossement massgebend ist, angewendet auf die Benennung der Güter nach Art und Gattung. Der Verfrachter hat in dieser Beziehung das Konnossement zu erfüllen, und wird von dieser Verpflichtung nicht befreit, selbst wenn erwiesenermassen von ihm das abgeliefert worden ist, was er empfing, z. B. wenn der ausgelieferte Brasil-Kaffee (und nicht wie im Konnossement verzeichnet, Java-Kaffee) oder die ausgelieferten Fässer Rum (und nicht Wein, worauf das Konnossement lautete) oder das ausgelieferte amerikanische (und nicht wie nach dem Konnossement spanische) Nussbaumholz wirklich eingenommen war (Art. 655. Entsch. des R.O.H.G. III S. 24).

2. Liefert der Schiffer die Waare aus, welche er empfangen, so darf der Destinatär, wenn dieselbe nicht von der im Konnossement angegebenen Art ist, deren Annahme nicht verweigern und sein Interesse geltend machen, sondern er hat die Güter abzunehmen und sich mit dem Ersatz des Minderwerthes der-

*) Ueber den Seetransport auf ein s. g. durchgehendes Konnossement *(through bill of lading)*, ein dem H.G.B. fremdes Institut, s. Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. XXI S. 384 ff., vgl. Entsch. des R.O.H.G. III S. 221 ff. Durch ein solches Konnossement verpflichtet sich der Schiffer, welcher mit seinem Schiff die Waaren nur nach einem Zwischenhafen bringt, den Transport bis zum Bestimmungshafen zu bewirken, indem ihm die ihm gesetzlich nicht zustehende Befugniss eingeräumt wird, die Güter in dem Zwischenhafen in ein anderes Schiff umzuladen. Hierbei ist für das Verhältniss zwischen dem Empfänger und dem die Ladung abliefernden (zweiten) Schiffer das von diesem dem ersten Schiffer ausgestellte Konnossement massgebend. Dadurch wird die Lage des Ermpfängers insofern verschlimmert, als dieses zweite Konnossement die Verbindlichkeit des Schiffers einschränken kann durch Klauseln, welche dem ersten fehlten. Die von dem ersten Schiffer verdiente Fracht, welche in der Differenz zwischen der ursprünglich stipulirten Gesammtfracht und der vom zweiten Schiffer beanspruchten Fracht besteht, hat dieser letztere dem ersteren zu berichtigen, und der Betrag wird in dem zweiten Konnossement als Vorschuss vermerkt.

selben zu begnügen. Als Grund dafür wurde namentlich auf der Hamburger Konferenz geltend gemacht: Da der Verfrachter, welcher die im Konnossement verzeichneten Waaren wirklich erhalten habe, aber nicht im Stande sei, dieselben auszuliefern, weil sie ihm etwa abhanden gekommen, nur für den Werth der Güter einzustehen habe, so dürfe der, welcher etwas abliefere, was nicht ohne Werth sei, nicht schlechter zu stehen kommen (Prot. VIII S. 4132). Natürlich gilt dieser Grundsatz nicht in dem Falle, wo der Schiffer etwas Anderes abliefern wollte, „als er vom Ablader zum Transport erhalten" (Prot. V S. 2278 f.). Hier würde vielmehr der Destinatär unter Zurückweisung der Waare sein volles Interesse geltend machen können.

3. Unter Bezeichnung ist nicht das Merkzeichen, welches die Güter tragen, zu verstehen; denn das Gesetzbuch unterscheidet beides ausdrücklich (Art. 645 Ziff. 7). Eine Haftung des Schiffers für die im Konnossement angegebenen Merkzeichen der Güter würde auch keinen Sinn haben, da der Verfrachter stets nur den Minderwerth der abgeladenen Güter im Vergleich zu den im Konnossement verzeichneten zu vergüten hat, ein solcher Minderwerth aber nicht die Folge einer Verschiedenheit der Merkzeichen sein kann. Dagegen ist die Unrichtigkeit der Merkzeichen von grosser Bedeutung für den dem Schiffer obliegenden Beweis, wenn Seitens des Empfängers die Identität der abgelieferten Waaren mit den abgeladenen bestritten und deshalb deren Annahme verweigert wird. Denn da das Merkzeichen hierbei das hauptsächlichste Beweismittel für den Schiffer ist, so wird die Beweisführung für denselben dadurch erheblich erschwert, nicht selten unmöglich werden (Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. XXI S. 404 ff.).

Art. 655.

Die im vorstehenden Artikel erwähnte Haftung des Verfrachters tritt auch dann ein, wenn die Güter dem Schiffer in Verpackung oder in geschlossenen Gefässen übergeben sind.

Ist dieses zugleich aus dem Konnossement ersichtlich, so ist der Verfrachter für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter dem Empfänger nicht verantwortlich, sofern er beweist, dass ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers die Unrichtigkeit der in dem Konnossement enthaltenen Bezeichnung nicht wahrgenommen werden konnte.

Die Haftung des Verfrachters wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass die Identität der abgelieferten und der übernommenen Güter nicht bestritten oder dass dieselbe von dem Verfrachter nachgewiesen ist.

1. Bei der strengen Haftung, welche das Gesetz dem Verfrachter auferlegt, hat es zugleich Fürsorge getroffen, dass dieses Prinzip nicht zu „übertriebenen Härten" gegen denselben

führe (Entsch. des R.O.H.G. III S. 25). Darauf beruhen Art. 655 Abs. 2. Art. 656. 657. 659. 660.

2. Der Art. 655 stellt zunächst als Folgerung aus Art. 653 den Satz auf, dass bei der Anwendung des im vorigen Artikel aufgestellten Prinzips kein Unterschied zu machen, ob die Art der Güter für den Schiffer ohne Weiteres erkennbar war oder nicht; aber es statuirt diesen Satz nur für den Fall, dass aus dem Konnossement nicht die Schwierigkeit für den Schiffer, die Gattung der einzelnen Güter zu konstatiren, erhellt, und zugleich der Schiffer den Beweis führt, dass er „die Unrichtigkeit der Konnossementsbezeichnung, ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, nicht habe wahrnehmen können". Ist Ersteres jedoch der Fall, d. h. ist aus dem Konnossement ersichtlich, dass die Güter in Verpackung oder geschlossenen Gefässen abgeladen, und führt der Schiffer auch den gedachten Beweis, so soll es „bei der Haftung aus dem Frachtvertrage und aus dem Rezeptum" verbleiben, der Schiffer also nur das erweislich Empfangene abzuliefern verpflichtet sein (Entsch. des R.O.H.G. III S. 25). Den Beweis aber, dass „die abgelieferten Güter mit den ihm zum Transport übergebenen identisch seien," hat der Schiffer zu führen, sobald die Identität beanstandet wird (Prot. V S. 2268). Dieser Beweis ist nicht darauf zu beschränken, dass „der Ablader dem Schiffer die von ihm abgelieferten Kolli, Kisten und dergleichen übergeben," sondern ist auch auf „die Identität des Inhalts der Verpackung" zu erstrecken. Dabei ist es aber selbstverständlich, „dass die Unverletztheit der äusseren Umhüllung als Beweisgrund für die Identität ihres Inhalts in Betracht kommen" und die Letztere durch die Erstere unter Umständen — wenn gar „kein Verdacht einer Unredlichkeit des Schiffers" vorliegt, und aus der Unverletztheit der Gefässe sich die Unmöglichkeit einer Unterschiebung ergiebt — vollständig bewiesen werden kann (Prot. V S. 2277 f. Vgl. Reichs-Civilprozess-Ordn. § 259).

Art. 656.

Werden dem Schiffer Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefässen übergeben, so kann er das Konnossement mit dem Zusatze: „Inhalt unbekannt" versehen. Enthält das Konnossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so ist der Verfrachter im Falle der Nichtübereinstimmung des abgelieferten Inhalts mit dem im Konnossement angegebenen nur insoweit verantwortlich, als ihm bewiesen wird, dass er einen anderen als den abgelieferten Inhalt empfangen habe.

1. Abgesehen von der in Abs. 2 des vorigen Artikels enthaltenen Bestimmung hat das Gesetzbuch die strenge Haftung des Verfrachters aus dem Konnossement noch gemildert durch Anerkennung von gewissen, im Seehandelsverkehr seit langer Zeit gebräuchlichen s. g. Konnossements-Klauseln. Diese Klauseln

sind: „Inhalt unbekannt“ (Art. 656), „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt“ (Art. 657), „frei von Bruch,“ „frei von Leckage,“ „frei von Beschädigung“ (Art. 659).*)

2. Die in diesem Artikel behandelte Klausel erleichtert die Lage des Schiffers in zwiefacher Hinsicht:

a. sie hebt die Verhaftung des Schiffers aus dem Konnossement auf und lässt nur die aus dem Rezeptum bestehen;
b. sie nöthigt „den Empfänger zu dem Beweise, dass der Schiffer einen anderen, als den abgelieferten Inhalt empfangen habe“ (Entsch. des R.O.H.G. III S. 25).

Der Gedankengang bei dieser Bestimmung im Verhältniss zu Art. 653 und 654 ist der: In der vorbehaltlosen Zeichnung des Konnossements liegt die Versicherung des Schiffers, „er habe keinen Grund gefunden, die Angabe des Abladers über den Inhalt der Verpackung zu bezweifeln,“ und gewissermassen die Uebernahme der Garantie des im Konnossement gegebenen Inhaltes. Durch Beifügung der in Rede stehenden Klausel lehnt er „diese Garantie und die Annahme, als hätte er die erwähnte Zusicherung durch Zeichnung des Konnossements geben wollen,“ ab (vgl. Prot. V S. 2276 f.).

Das Gesetzbuch ermächtigt den Schiffer nur dann, die in Rede stehende Klausel dem Konnossement einzuverleiben, wenn ihm Güter in einer Verpackung oder in geschlossenen Gefässen übergeben sind. Das gleiche Recht steht ihm daher nicht zu, wenn die Güter lose verladen sind, z. B. Getreide, Reis, Hölzer oder, zwar in Packen zusammengeschnürt, aber ohne dass sie dadurch unerkennbar geworden sind, wie z. B. Häute. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass die Unkenntniss des Schiffers von der wahren Beschaffenheit der abgeladenen Waaren denselben niemals von der Verhaftung aus dem Konnossement befreien kann, wenn dieselbe sich mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht verträgt. Daher braucht in Fällen der letzteren Art nicht nur der Ablader die Hinzufügung der fr. Klausel sich nicht gefallen zu lassen, sondern es ist die Klausel selbst, wenn hinzugefügt, dem Destinatär gegenüber ohne Effekt (Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 489 ff. Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. XXI S. 402 f.).

*) Die Konnossements-Formulare, deren sich die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft für die westindische Fahrt bedient, enthalten auch die Klausel: *not responsible for marks, brands and numbers.* Eine solche Klausel kennt das H.G.B. nicht. Es sind daher derselben nicht die mit den anerkannten Klauseln verbundenen Wirkungen beizulegen, namentlich ist dieselbe nicht nach Analogie der Klausel „Inhalt unbekannt“ zu beurtheilen und sie befreit demgemäss den Schiffer nicht von der Pflicht, die Identität der mit falschem Merkzeichen versehenen Waaren mit den abgeladenen zu beweisen; Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. XXI S. 403 f. 407. 409.

Art. 657.

Sind die im Konnossement nach Zahl, Mass oder Gewicht bezeichneten Güter dem Schiffer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen, so kann er das Konnossement mit dem Zusatze: „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt“ versehen. Enthält das Konnossement diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so hat der Verfrachter die Richtigkeit der Angaben des Konnossements über Zahl, Mass oder Gewicht der übernommenen Güter nicht zu vertreten.

1. Lediglich eine Konsequenz aus Art. 653 ist es, dass der Schiffer die Konnossementsangaben auch hinsichtlich des Quantums der Güter zu vertreten hat, wenn dieses angegeben ist,*) wogegen, wenn dies nicht der Fall, dem Verfrachter Seitens des Empfängers der Beweis des abgeladenen Quantums in anderer Weise zu erbringen ist. In dem ersteren Falle, d. h. wenn das Quantum der abgeladenen Güter nach Zahl, Mass oder Gewicht angegeben ist, ist es dem Schiffer gestattet, sich durch Beifügung der Konnossements-Klausel „Mass, Zahl, Gewicht unbekannt“ (resp. „Mass unbekannt,“ „Zahl unbekannt,“ „Gewicht unbekannt;“ Prot. VIII S. 4008) „von der Vertretung der Quantitäts-Angabe freizuzeichnen.“**) Dieses Recht ist dem Schiffer jedoch nur dann eingeräumt und die Klausel nur dann wirksam, wenn ihm die Waaren nicht zugezählt, zugemessen, zugewogen sind, weil im entgegengesetzten Falle eine Unwissenheit des Kapitäns sich ohne Verletzung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht denken liesse (Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 495 f. Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. XXI S. 402 f.).

2. Das Gesetzbuch lässt den Schiffer durch die in Rede stehende Klausel von der Verbindlichkeit, die Quantitätsangaben des Konnossements zu vertreten, befreit werden, und es ist ihm alsdann der Nachweis vom Destinatär zu liefern, dass er vom Ablader wirklich das im Konnossement angegebene Quantum zum Transport erhalten habe. Der Preussische Entwurf hatte der Klausel eine weitergehende Bedeutung beigelegt; derselbe enthält nämlich (im Art. 497) die Bestimmung:

Ebenso haftet der Schiffer bis zum Beweise seines oder der Schiffsleute Verschuldens nicht für Zahl, Mass oder Gewicht oder für Bruch oder Leckage, wenn er das Konnossement mit dem Ver-

*) Es ist dies üblich (vgl. auch Art. 645 Ziff. 7), aber keineswegs erforderlich.

**) Bei einem Konnossement, welches keine Quantitätsangabe enthält, würde die Klausel ein bedeutungsloser Zusatz sein, der sich nur daraus erklärt, dass man vergessen hat, in dem Formular den betreffenden Passus auszustreichen.

merk: „Zahl, Mass oder Gewicht unbekannt,“ oder „frei von Bruch,“ oder „frei von Leckage“ gezeichnet hat.

In gleicher Weise wurde auf der Hamburger Konferenz von einigen Mitgliedern geltend gemacht, dass die Klausel nach den Anschauungen des Geschäftsverkehrs nicht nur von Bedeutung sei den Konnossementsangaben gegenüber, sondern auch die Obliegenheiten des Schiffers aus dem Rezeptum dahin mildern solle, „dass er für ein Manko an dem, was er wirklich erhielt, nur dann aufzukommen habe, wenn seinerseits oder auf Seiten der Personen, für die er verantwortlich sei, ein Verschulden in der Mitte liege.“ Es wurde demgemäss auch über die Bedeutung der Klausel „Zahl, Mass oder Gewicht unbekannt“ ein der Sache nach mit der Bestimmung des Preussischen Entwurfs übereinstimmender Antrag gestellt. Allein dieser Antrag, wie auch der im Art. 497 des Preussischen Entwurfs enthaltene Vorschlag, wurde verworfen, und ein die Bestimmung des jetzigen Art. 657 enthaltender Antrag angenommen (Prot. V S. 2290—2295). Da nun aber dieser Artikel der in Rede stehenden Klausel lediglich dem Anspruch aus dem Konnossement gegenüber Bedeutung beilegt, eine Ausdehnung derselben auf den davon verschiedenen Anspruch aus dem Rezeptum aber durchaus willkürlich sein würde, so wird die Verhaftung des Schiffers aus diesem (Art. 607), wie aus dem Frachtvertrage durch die Klausel nicht berührt.*) Es darf allerdings die Verhaftung aus dem Rezeptum gleichfalls modifizirt werden. Dies kann jedoch nur im Frachtvertrage (s. o. Ausführungen zu Art. 607, S. 242), nicht aber im Konnossement geschehen.

Art. 658.

Ist die Fracht nach Zahl, Mass oder Gewicht der Güter bedungen und im Konnossement Zahl, Mass oder Gewicht angegeben, so ist diese Angabe für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn nicht das Konnossement eine abweichende Bestimmung enthält. Als eine solche ist der Zusatz: „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt“ oder ein gleichbedeutender Zusatz nicht anzusehen.

1. Der Preussische Entwurf enthielt für die Berechnung der Fracht in jedem Falle (im Art. 506) lediglich die jetzt im Art. 621 enthaltene Regel. Auf der Hamburger Konferenz wurde aber die Aufnahme folgenden Grundsatzes beantragt:

War die Fracht nach Mass, Gewicht oder Menge der Ladungsgüter bedungen, so ist im Zweifel anzunehmen, dass Mass, Gewicht

*) Erk. des Hamb. Handelsger. vom 4. September 1852, vom 11. Januar 1855 (in Ullrich's Samml. Nr. 72. Nr. 181). Goldschmidt's Zeitschr. X S. 148. Hamburger Handelsger.-Zeit. 1872 Nr. 50. Entsch. des R.O.H.G. XIV S. 296. XV S. 381.

oder Menge, wie dieselben im Konnossement als eingenommen bezeichnet sind, für die Frachtzahlung entscheiden sollen.

Zur Begründung dieses Satzes wurde geltend gemacht: Nach einem in Deutschland bestehenden, mit den Grundsätzen der Mehrzahl der neueren Gesetze übereinstimmenden, allgemeinen Gebrauch habe die Angabe von Mass, Zahl oder Gewicht im Konnossement gerade die Bedeutung, der zukünftigen Frachtberechnung zu Grunde gelegt zu werden, wie dies schon aus dem Umstande hervorgehe, dass einer solchen Quantitätsangabe sehr häufig die Klausel: „Zahl, Mass oder Gewicht unbekannt“ zugefügt werde, indem anderenfalls die erstere hierdurch all und jede Bedeutung verlieren würde. Ausserdem hob man noch Zweckmässigkeitsrücksichten hervor. Der beantragte Grundsatz verhindere, dass durch das Schwinden der Güter die dem Verfrachter in Wahrheit gebührende Fracht ungerechtfertigter Weise verringert, durch die Zunahme des Gewichts- oder Massvolumens dagegen erhöht werde, er verhüte Streitigkeiten über die Reduktion des für die Fracht entscheidenden, im Konnossemente oder Frachtvertrage angegebenen Masses oder Gewichts auf das am Bestimmungsorte geltende und bei der Löschung angewendete, sowie auch den Zeitaufwand, welchen das abermalige Wiegen oder Messen am Bestimmungsorte verursachen würde.

Gegen diesen Vorschlag wurde unter Anderen geltend gemacht, dass derselbe keine Entscheidungsnorm für die Fälle gebe, wo über die verladene Waare ein Konnossement entweder überhaupt nicht ausgestellt worden, oder wo dasselbe keine zureichenden Angaben über das verladene Quantum enthalte. Ausserdem sei noch zu erwägen, ob man gegenüber den Angaben des Konnossements dem Empfänger nicht den Beweis ihrer Unrichtigkeit, nämlich den Nachweis vorbehalten müsse, dass der Schiffer in Wirklichkeit weniger eingenommen, als im Konnossement angegeben sei. Mit Rücksicht hierauf wurde folgende Fassung vorgeschlagen:

War die Fracht nach Mass, Gewicht oder Menge der Ladungsgüter bedungen, so ist im Zweifel anzunehmen, dass die darüber im Konnossement enthaltene Angabe massgebend sein, in deren Ermangelung aber Mass, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der eingeladenen Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

Ein dritter Vorschlag wich von diesem zweiten nur darin ab, dass er — wohl um den gedachten Vorbehalt noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen — die Angaben des Konnossements bis zum Beweise ihrer Unrichtigkeit für entscheidend erklärte. Von diesen Anträgen wurde der zweite „vorbehaltlich wiederholter Prüfung seiner Redaktion“ angenommen, nachdem vorher die „Räthlichkeit des erwähnten Vorbehaltes“ von mehreren Seiten bekämpft war,

weil er zu bedenklichen Verwicklungen der Beweisverhandlungen führen und „doch nur in äusserst seltenen Fällen ein Interesse für den Empfänger haben würde“ (Prot. V S. 2338–2341). Der in Folge des gedachten Beschlusses gemachte Vorschlag der Redaktionskommission ist nicht wieder Gegenstand einer Diskussion gewesen, sondern ist *pure* in den Entwurf aus erster Lesung (als Art. 555) aufgenommen, und nur mit gewissen redaktionellen Aenderungen in den endgültigen Entwurf, in welchem aus ihm die Art. 621 und 658 hervorgegangen sind (Prot. VIII S. 3930. 4014). Die Redaktionskommission hat demgemäss mit dem oben angegebenen zweiten Vorschlage eine (von der Konferenz stillschweigend gebilligte) sachliche Aenderung vorgenommen, indem sie die Konnossementsangaben ohne Weiteres für massgebend erklärte, während dieselben nach dem Vorschlage selbst nur im Zweifel entscheidend sein sollten.

2. Dass der Art. 658 nicht, wie Art. 621 eine Interpretationsregel geben will, sondern eine absolute Rechtsnorm, folgt mit Nothwendigkeit aus der Fassung des Artikels und aus einer Vergleichung mit der des Art. 621. Art. 658 sagt: Die Angabe des Konnossements über Zahl, Mass oder Gewicht ist „entscheidend,“ während es im Art. 621 heisst: Es ist „im Zweifel anzunehmen,“ dass Mass, Gewicht oder Menge der abgelieferten Güter entscheiden soll. Diese so verschiedenartige Ausdrucksweise lässt sich nur aus der eben gegebenen, verschiedenen Bedeutung der beiden Artikel erklären. Dass aber der Art. 658 die Quantitätsangaben des Konnossements unbedingt für massgebend erklären, also eine absolute Regel aufstellen musste, der gegenüber man nicht auf einen anderweitigen Willen der Kontrahenten des Frachtvertrages und nicht auf die etwa abweichenden materiellen Verhältnisse — die Thatsache, dass die dem Schiffer übergebenen Güter in Wirklichkeit ein grösseres oder geringeres Quantum ausgemacht hätten, — rekurriren darf, ergiebt sich aus der Natur des Konnossements (vgl. Erk. des O.G. zu Bremen vom 16. September 1869 — bestätigt durch Entsch. des O.A.G. zu Lübeck vom 27. Januar 1870 — in Kierulff's Samml. VI S. 54 ff., auch in Seuffert's Archiv XXIV Nr. 251). Es muss daher jeder der beiden Theile die Angaben des Konnossements anerkennen, und es wird weder der Verfrachter zum Beweise der Behauptung, dass die Konnossementsangabe zu niedrig, noch der Empfänger, abgesehen von dem Falle doloser Kollusion des Verfrachters mit dem Befrachter, zu dem, dass sie zu hoch sei, zugelassen (Entsch. des R.O.H.G. XII S. 371).

Verweist das Konnossement hinsichtlich der Fracht auf die Charteparti, sei es, dass hier blos die Höhe der Fracht für irgend eine bestimmte Einheit angegeben, oder noch weiter bemerkt ist, dass die Fracht nach dem eingenommenen Masse zu zahlen, so schliesst dies die Anwendung des Art. 658 nicht aus, da die Bestim-

mung desselben stets Platz greift, wo „im Konnossement Zahl, Mass oder Gewicht angegeben" ist (cit. Entsch. des O. G. zu Bremen a. a. O. S. 60. Vgl. auch Entsch. des R. O. H. G. XV S. 223).*)

3. Die Bestimmung des Konnossements, welche eine Abweichung von der Regel bewirken soll, muss klar und deutlich aussprechen, dass die Quantitätsangaben desselben gerade für die Berechnung der Fracht nicht entscheidend sind, entweder ohne weiteren Zusatz, oder mit dem Zusatz, dass der Konnossementszeichner „Mass-, Zahl- und Gewichtsermittelung bei der Löschung vorbehalte, und dass die Fracht gemäss dieser Ermittelung zu zahlen sei" (Entsch. des R.O.H.G. I S. 200). In dem ersteren Falle würde die Regel des Art. 621 Platz greifen.

Das Gesetz hat die gedachte Bedeutung der Klausel „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt" nicht gegeben, weil die Auffassung des Verkehrs derselben die in dem vorigen Artikel angegebene Wirkung beilegt, aus ihrer Anwendung daher niemals mit Sicherheit auf die hier in Rede stehende Absicht zu schliessen ist.

Auch der der Namensunterschrift auf dem Konnossement beigefügte Vermerk „unter Protest," *„signed under protest"* ist nicht als eine die Quantitätsangabe des Konnossements ausschliessende Bestimmung anzusehen.**) Denn ein solcher Vermerk kann die allerverschiedensten Bedeutungen haben. Er kann sich beziehen auf die Quantitätsangabe, auf das Bekenntniss der Wohlbeschaffenheit und des guten Zustandes des Frachtgutes, auf mögliche Ueberschreitung der Abladefrist Seitens der Ablader, auf die Nichtgewährung einer nach der Chartepartie bedungenen vollen Ladung u. s. w. Der Vermerk hat daher noch eine geringere Bestimmtheit, als die Worte „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt;" und selbst auf die Qantitätsangabe des Konnossements bezogen, würde er keine grössere Bestimmtheit, als die gedachte Klausel haben (Entsch. des R.O.H.G. I S. 200).

Dagegen würde, wie das Reichs-Ober-Handels-Gericht in einem Erkenntniss vom 22. Juni 1872 m. E. mit Recht ausführt, der der Unterschrift beigefügte Vermerk „unter Protest wegen Uebermass" mit genügender Klarheit ausdrücken, dass der Verfrachter die Quantitätsangaben des Konnossements „für den Betrag seines Frachtanspruchs nicht als genügend anerkenne," sondern sich die Feststellung der Quantität „durch Uebermessen am Bestimmungsorte vorbehalte" (Entsch. VI S. 350).

*) Eben so nach älterem Recht: Entsch. des Hamb. Handelsger. vom 16. November 1853 (in Ullrich's Samml. Nr. 126), vom 28. November 1857 (das. Nr. 362).

**) Anders natürlich, wenn die in der folgenden Nummer angegebenen Voraussetzungen vorliegen und der Protest deutlich die Quantitätsangabe für die Frachtberechnung des Konnossements für nicht massgebend erklärt.

4. Die Bestimmung, dass die Quantitätsangabe des Konnossements nicht entscheidend sein soll, muss, wie das Gesetz deutlich ausspricht, in dem Konnossement selbst enthalten sein. Sie darf nicht in einer besonderen Protesturkunde sich befinden, es müsste denn das Konnossement ausdrücklich auf den Protest verweisen und dieser derartig mit demselben verbunden sein, dass er einen Theil des Konnossements ausmacht und als solcher mit dem Letzteren in die Hände des Destinatärs und nicht blos des Abladers gelangte. Der blosse Hinweis auf den Protest („unter beiliegendem Protest") genügt nicht, weil der Empfänger daraus eben so wenig, wie aus dem Vermerk „unter Protest" entnehmen kann, dass der Verfrachter die Bedeutung der Quantitätsangaben des Konnossements für die Frachtberechnung habe ausschliessen wollen (Entsch. des R.O.H.G. I S. 201. VI S. 348).

Art. 659.

Ist das Konnossement mit dem Zusatze: „frei von Bruch" oder: „frei von Leckage" oder: „frei von Beschädigung," oder mit einem gleichbedeutenden Zusatze versehen, so haftet der Verfrachter bis zum Beweise des Verschuldens des Schiffers oder einer Person, für welche der Verfrachter verantwortlich ist, nicht für Bruch oder Leckage oder Beschädigung.

1. Die in diesem Artikel behandelten Klauseln haben eine ganz andere Tragweite, als die: „Inhalt unbekannt" und „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt." Durch die beiden Letzteren zeichnet der Verfrachter sich von der Vertretung der Konnossementsangaben frei, durch die Klausel des Art. 659 zeichnet er sich von der Verantwortlichkeit für Bruch, Leckage, Beschädigung überhaupt, bis zum Beweise des Verschuldens, frei. Er beschränkt dadurch seine Verhaftung aus dem Rezeptum. Während der Verfrachter aus diesem, wenn er ein reines Konnossement gezeichnet hat, dem Empfänger für jeden Schaden aufzukommen hat, so lange er denselben nicht auf *vis maior* zurückzuführen im Stande ist, so haftet er, wenn er das Konnossement mit den Klauseln dieses Artikels gezeichnet hat, für keinen Schaden, von dem nicht der Empfänger nachweist, dass er durch das Verschulden, *dolus* oder *culpa* des Schiffers oder einer sonstigen Person, für die der Verfrachter verantwortlich, entstanden ist.

2. Ob der Schiffer berechtigt ist, dem Konnossement die in Rede stehenden Klauseln hinzuzufügen, hängt von dem „Inhalte des Frachtvertrages, den besonderen Umständen des Falles und den Anschauungen des Verkehrs ab." Bei den Waaren, für welche dieselben besonders wichtig sind, ist ihre Anwendung so allgemein anerkannt, dass selten ein Zweifel über die Berechtigung des Schiffers zu deren Beifügung entstehen wird (Prot. VIII S. 4013. Voigt jun. im Neuen Archiv f. H.R. I S. 498 f.).

3. Unter den Personen, für welche der Verfrachter verantwortlich ist, sind ausser den Personen der Schiffsbesatzung solche zu verstehen, die unter der Aufsicht des Schiffers Arbeiten auf dem Schiffe zu verrichten haben, wie z. B. Stauer, Schauerleute u. s. w. (Prot. VIII S. 4012).

Art. 660.

Sind dem Schiffer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so hat er diese Mängel im Konnossement zu bemerken, widrigenfalls er dem Empfänger dafür verantwortlich ist, auch wenn das Konnossement mit einem der im vorhergehenden Artikel erwähnten Zusätze versehen ist.

1. Die Verpflichtung des Verfrachters, für die Richtigkeit der Konnossementsbezeichnung einzustehen (Art. 654 f.), wird in diesem Artikel auf die Beschaffenheit der Güter ausgedehnt (Entsch. des R.O.H.G. III S. 24). Der Schiffer kann sich hiernach, wenn er, wie es üblich, im Konnossement bemerkt, dass er die Waaren in guter Beschaffenheit erhalten, oder dies zwar nicht ausdrücklich hervorgehoben, aber auch keine Mängel angegeben hat,*) von der Verbindlichkeit, die Güter in unbeschädigtem Zustande abzuliefern, nicht durch den Beweis befreien, die Beschädigung oder schlechte Beschaffenheit derselben sei bereits bei der Abladung vorhanden gewesen, wenn er zugleich zugeben muss, dass er die Mängel selbst wahrgenommen. In diesem Falle kann auch die Aufnahme einer der Klauseln des Art. 659 in das Konnossement die Verhaftung des Verfrachters aus Art. 607 nicht aufheben.

2. Die Bestimmung des Artikels greift nur Platz, wenn die Mängel sichtbar waren, und zwar selbstverständlich sichtbar waren zur Zeit der Abladung der Güter und der Zeichnung des Konnossements. Hinsichtlich der Frage aber, welche Bedeutung der Behauptung des Verfrachters beizulegen, dass ihm die Mängel nicht bekannt geworden, ist nach Analogie des Art. 654 f.**) zu unterscheiden, ob die Güter ihm in losem Zustande oder in Verpackung resp. in geschlossenen Gefässen übergeben sind. Im ersteren Falle oder wenn auch nur die zweite Art der Abladung nicht aus dem Konnossement hervorgeht, ist der Einwand seiner Unkenntniss

*) Das vorbehaltlose Bekenntniss, die Waaren empfangen zu haben, ist gleichbedeutend mit dem Bekenntniss, die Waaren in gutem Zustande erhalten zu haben.

*) Das R.O.H.G. macht darauf aufmerksam, dass es juristisch irrelevant ist, ob die Verpflichtung zur Vertretung aus dem Konnossement sich dahin verwirklichen soll, dass der Schiffer eine andere Art und Gattung von Gütern, als er empfangen hat, oder eine andere Beschaffenheit der Güter, als diejenige, in welcher er dieselben empfing, zu vertreten hat. Eben so weist es darauf hin, dass man von Bezeichnung nicht nur sprechen könne mit Rücksicht auf die Art und Gattung, sondern auch die (gute oder schlechte) Beschaffenheit der Güter (Entsch. III S. 27).

wirkungslos (Art. 654); im zweiten würde er, wenn er ein reines Konnossement gezeichnet, aus diesem aber die gedachte Art der Abladung ersichtlich wäre, sich von seiner Verbindlichkeit durch den Beweis befreien können, dass er die Mängel, ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, nicht habe wahrnehmen können (Art. 655). Hat aber in diesem letzteren Falle der Schiffer das Konnossement mit der Klausel „Inhalt unbekannt" oder einem gleichbedeutenden Zusatz versehen, so würde der Empfänger zu beweisen haben, dass dem Schiffer bei Anwendung der ihm gesetzlich obliegenden Diligenz die Mängel der Güter nicht hätten unbekannt bleiben können. Dieser Satz geht, wie das Reichs-Ober-Handels-Gericht in einem Erkenntniss vom 30. Juni 1871 (Entsch. III S. 28 f.) m. E. mit Recht ausführt, aus einer analogen Anwendung des Art. 656 hervor. Nach diesem Artikel bewirkt die Klausel: „Inhalt unbekannt," 1. dass der Verfrachter nur für die Güter haftet, welche ihm übergeben sind, 2. dass der Empfänger den Beweis zu führen hat, welche Güter der Verfrachter erhalten hat. Die erste Wirkung kann in dem vorliegenden Falle, wo es sich um die Beschaffenheit der Güter handelt, nicht Platz greifen, weil dem die positive Bestimmung des Art. 660 entgegensteht. Dagegen wird die zweite Wirkung durch diesen Artikel nicht berührt. Hierbei begründet es auch keinen Unterschied, ob der Schiffer die gute Beschaffenheit der Waaren im Konnossement ausdrücklich bezeugte oder nicht; denn auch im ersteren Falle würde der Schiffer nur haben erklären wollen, dass er eine schlechte Beschaffenheit nicht wahrgenommen.

Art. 661.

Nachdem der Schiffer ein an Order lautendes Konnossement ausgestellt hat, darf er den Anweisungen des Abladers wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Konnossements zurückgegeben werden.

Dasselbe gilt in Ansehung der Anforderungen eines Konnossementsinhabers auf Auslieferung der Güter, so lange der Schiffer den Bestimmungshafen nicht erreicht hat.

Handelt er diesen Bestimmungen entgegen, so bleibt er dem rechtmässigen Inhaber des Konnossements verpflichtet.

Lautet das Konnossement nicht an Order, so ist der Schiffer zur Zurückgabe oder Auslieferung der Güter, auch ohne Beibringung eines Exemplars des Konnossements, verpflichtet, sofern der Ablader und der im Konnossement bezeichnete Empfänger in die Zurückgabe oder Auslieferung der Güter willigen. Werden jedoch nicht sämmtliche Exemplare des Konnossements zurückgestellt, so kann der Schiffer wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicherheitsleistung fordern.

1. Die Bestimmungen dieses Artikels sind durch die Natur des Konnossements bedingt. Der Schiffer ist dem legitimirten Inhaber eines Exemplars des Konnossements gegenüber zur Ablieferung der Ladung im Bestimmungshafen verpflichtet. Beim Order-Konnossement wird nun der berechtigte Inhaber lediglich durch das Indossament bestimmt. Ein Indossiren aber ist bis zur Auslieferung der Waare möglich, auch können die verschiedenen Konnossementsexemplare an verschiedene Personen indossirt werden. Daher kann bei einem solchen Konnossement der Schiffer einer demselben widersprechenden Anweisung in Betreff der Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten, wenn ihm sämmtliche Exemplare desselben zurückgegeben werden.

2. Ob dem Verfrachter, wenn er vorzeitig und ohne dass ihm sämmtliche Konnossementsexemplare ausgehändigt sind, die Ladung ausgeliefert hat, ein selbständiges Klagerecht auf Rückgabe der Konnossemente oder Sicherstellung zusteht, hängt von den Modalitäten der Auslieferung und namentlich von dem Umstande ab, ob diese mit oder ohne Vorbehalt erfolgt ist (Prot. V S. 2458).

3. Beim Namens-Konnossement ist der legitimirte Inhaber des Konnossements von vorn herein bestimmt; es ist eben der darin angegebene Destinatär. Daher genügt die Einwilligung desselben und des Abladers, um den Schiffer zu einer dem Konnossement widersprechenden Auslieferung der Güter zu nöthigen. Denn ein Einwand aus der Person des Destinatärs kann auch den Cessionaren desselben entgegengesetzt werden (Prot. V S. 2228 f.). Die Einwilligung des Abladers ist erforderlich, weil die Möglichkeit vorhanden, dass dieser die Absendung des vom Schiffer gezeichneten Konnossements an den darin genannten Empfänger unterlässt.

4. Die Nachtheile, wegen deren in diesem Falle der Schiffer bei Nichtaushändigung der Konnossementsexemplare berechtigt ist, Sicherheitsleistung zu fordern, bestehen in der Möglchkeit, in Prozesse mit etwaigen Konnossementsinhabern, die sich auf eine angebliche Cession des im Konnossement genannten Destinatärs stützen, verwickelt zu werden (Prot. V S. 2229).

Art. 662.

Die Bestimmungen des Art. 661 kommen auch dann zur Anwendung, wenn der Frachtvertrag vor Erreichung des Bestimmungshafens in Folge eines Zufalls nach den Art. 630 bis 643 aufgelöst wird.

Art. 663.

In Ansehung der Verpflichtungen des Schiffers aus den von ihm geschlossenen Frachtverträgen und ausgestellten Konnossementen hat es bei den Vorschriften der Art. 478, 479 und 502 sein Bewenden.

Die Aufnahme dieser Bestimmung wurde auf der Hamburger Konferenz dadurch motivirt, dass der Wortlaut der Konnossemente*) „sehr leicht zu dem Zweifel Veranlassung gebe, ob der Schiffer nicht wenigstens durch ihre Ausstellung eine persönliche Verpflichtung übernehme, indem er darin in der Regel ausser dem Schiffe auch sein gesammtes Vermögen für die Erfüllung des Konnossements verpfände.“ Diese Ausdrucksweise erklärt sich aus der Beibehaltung der in früherer Zeit üblichen Formulare, wo der Kapitän als der Herr des Schiffes galt. In Wahrheit haben diese Worte gar keine Bedeutung mehr. Der Schiffer haftet aus der Konnossements-Zeichnung nicht weiter, als er sonst haftet, d. h. in Folge eines Verschuldens (Art. 478 f.) und aus einer übernommenen Gewährleistung (Art. 502), und auch in solchem Falle kann von einem durch das Konnossement begründeten Pfandrecht am Vermögen des Schiffers nicht die Rede sein (Prot. IV S. 1901—1903. V S. 2459 f.).

Art. 664.

Im Falle der Unterverfrachtung haftet für die Erfüllung des Unterfrachtvertrages, insoweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von diesem übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Konnossements, nicht der Unterverfrachter, sondern der Rheder mit Schiff und Fracht (Art. 452).

Ob und inwieweit im Uebrigen der Rheder oder der Unterverfrachter von dem Unterbefrachter in Anspruch genommen werden könne, und ob im letzteren Falle der Unterverfrachter für die Erfüllung unbeschränkt zu haften oder nur die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung des Rheders zu vertreten habe, wird durch vorstehende Bestimmung nicht berührt.

1. Ist von dem Charterer eines Schiffes mit einer anderen Person ein Unterfrachtvertrag geschlossen worden, so haftet zunächst für die Ausführung desselben der Erstere in seiner Eigenschaft als Afterverfrachter. Nun weiss aber der Afterbefrachter und ist damit einverstanden, dass der Afterverfrachter nicht selbst den Vertrag erfüllen, sondern dass dies durch den Hauptverfrachter geschehen wird, wie auch der Letztere diese Erfüllung nicht verweigern darf, vorausgesetzt, dass seine Lage nicht in irgend einer Weise verändert wird, und nicht das Gegentheil in dem ursprünglichen Frachtvertrage etwa vereinbart war.**) Eben

*) „Zur Erfüllung dessen verbinde ich meine Person, Güter und das Schiff mit allem Zubehör.“

**) *L. 6 C. de locato (4, 65)*, welche zwar von der Sachmiethe handelt, aber unbedenklich auch auf die *locatio conductio operis* ausgedehnt werden kann.

deshalb und weil der Unterverfrachter keine Macht über Schiff und Schiffer hat, kann der Afterverfrachter für irgend welche Versehen, die sich der Schiffer bei Ausführung des Frachtvertrages zu Schulden kommen lässt, nicht einstehen, zumal es auch an jedem Grunde einer Verpflichtung des Afterverfrachters durch den Schiffer fehlt, da dieser zu jenem in gar keinem Stellvertretungsverhältnisse steht (Prot. VIII S. 4290 f. Bruhns in Goldschmidt's Zeitschrift XXI S. 130 ff.). Hieraus erklärt sich die Bestimmung des Art. 664 Abs. 1.

2. Aus dem unter Nr. 1 Bemerkten ergiebt sich von selbst, dass die Befreiung des Aftervercharterers von seiner Verhaftung erst dann eintreten kann, wenn der Schiffer die Ausführung des Unterfrachtvertrages übernommen hat. Ein solches Uebernehmen würde aber noch nicht in der blossen Erklärung des Schiffers zu finden sein, er sei bereit, den Unterfrachtvertrag zu erfüllen. Es wird vielmehr, wie dies auch aus den gewählten Beispielen (Annahme der Güter, Ausstellung der Konnossemente) hervorgeht, vorausgesetzt, dass der Schiffer bereits einen thatsächlichen Anfang mit der Ausführung des Frachtvertrages gemacht hat. Daher cessirt auch die Verhaftung des Afterverfrachters nur „insoweit“ Seitens des Schiffers ein Anfang mit der Ausführung des Frachtvertrages gemacht ist, d. h. in Betreff derjenigen Güter, welche er in Empfang genommen hat (Bruhns a. a. O. S. 132).

3. In dem in Rede stehenden Falle hat der Rheder aufzukommen selbst für Handlungen des Schiffers, welche dieser in Ausführung von Bestimmungen des Unterfrachtvertrages, die mit dem Hauptvertrage in Widerspruch stehen und die Rechte des Rheders verletzen, vorgenommen hat. So z. B. wenn der Schiffer auf Grund des Unterfrachtvertrages reine Konnossemente gezeichnet hat, während der Rheder sich in dem Hauptfrachtvertrage nur zur Ausstellung verklausulirter Konnossemente verpflichtet hatte.*)

4. Der Abs. 2 des Artikels wurde hinzugefügt, damit aus Abs. 1 nicht *argumento e contrario* geschlossen werden könnte, dass in allen nicht unter denselben gehörenden Fällen der Unterverfrachter, und zwar mit seinem ganzen Vermögen, zu haften habe (Prot. VIII S. 4305 f. 4310). Die Frage, wer in diesen Fällen, und wie weit der Unterverfrachter zu haften hat, ist vielmehr nach den konkreten Verhältnissen zu entscheiden. So wird z. B. wegen einer Verbodmung der Ladung (aus Art. 510) der Unterbefrachter sich nur an den Rheder, nicht aber an den Unterverfrachter halten dürfen. Ist die Haftungspflicht des Unterverfrachters begründet, so hängt der Umfang seiner Verhaftung davon ab, ob dieselbe in seiner eigenen Person (einem Thun oder

*) Selbstverständlich hat in solchem Falle der Rheder das Recht, Schadloshaltung von seinem Befrachter, dem Unterverfrachter, zu fordern.

Unterlassen von seiner Seite), oder in einer Handlung oder Unterlassung des Rheders oder des Schiffers ihren Grund hat. Im ersteren Falle, so wenn er durch eigenes Verschulden die Nichterfüllung des Unterfrachtvertrages herbeigeführt, z. B. dadurch, dass er in diesen dem Hauptvertrage widersprechende Bestimmungen aufgenommen hat, oder wenn er die Erfüllung des Unterfrachtvertrages besonders gewährleistet hat (Art. 452) haftet derselbe persönlich. Im zweiten Falle kommt es wieder darauf an, ob der Rheder als Hauptverfrachter dem Unterverfrachter (als seinem Befrachter) persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet, und zwar deshalb, weil der Afterbefrachter und Afterverfrachter darin übereinstimmen, dass die Erfüllung des Vertrages durch den Hauptverfrachter erfolge. Hat daher z. B. der Afterverfrachter den Vertrag nicht erfüllen können, weil der Hauptverfrachter kontraktwidriger Weise anderweitig über das Schiff disponirte, so haftet der Afterverfrachter dem Afterbefrachter persönlich; liegt aber der Grund darin, dass das Schiff dem Afterbefrachter in Folge eines Verschuldens des Schiffers nicht rechtzeitig zur Disposition gestellt wurde, so haftet der Afterverfrachter nicht persönlich (Art. 452), sondern er hat nur, wie der Art. 664 sagt, die auf Schiff und Fracht beschränkte Verhaftung des Rheders zu vertreten, d. h. mit seinem Vermögen nur bis auf den Werth des Schiffes und der Fracht einzustehen (Prot. VIII S. 4304 f. Bruhns a. a. O. S. 132 f.).

SECHSTER TITEL.

Von dem Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden.

Art. 665.

Ist der Reisende in dem Ueberfahrtsvertrage genannt, so ist derselbe nicht befugt, das Recht auf die Ueberfahrt an einen Anderen abzutreten.

1. Der Artikel findet keine Anwendung auf den Fall, wo „der Passagevertrag in Bezug auf die zu transportirenden Personen unbestimmt abgeschlossen worden", z. B. „Fahrbillets auf den Inhaber" ausgegeben sind. Selbstverständlich steht aber dem Fall des Artikels der gleich, wo der Passagekontrakt zwar nicht auf eine bestimmte Person lautete, der Inhaber des Billets aber schon die Reise angetreten hat (Prot. V S. 2504 f.).

2. Da die Uebernahme der Beförderung von Reisenden zur See zu den Handelsgeschäften gehört (Art. 271 Ziff. 4 H. G. B.), so bedarf der Ueberfahrtsvertrag keiner besonderen Form (Art. 317 H. G. B.).

Art. 666.

Der Reisende ist verpflichtet, alle die Schiffsordnung betreffenden Anweisungen des Schiffers zu befolgen.

Art. 667.

Der Reisende, welcher vor oder nach dem Antritt der Reise sich nicht rechtzeitig an Bord begiebt, muss das volle Ueberfahrtsgeld bezahlen, wenn der Schiffer die Reise antritt oder fortsetzt, ohne auf ihn zu warten.

Der Reisende hat sich rechtzeitig an Bord zu begeben, d. h. wenn der Termin der Abfahrt des Schiffes im Voraus bestimmt ist, vor diesem; oder, wenn dies nicht der Fall, sofort auf die Auf-

forderung des Schiffers oder auf die Mittheilung desselben von der Segelbereitschaft des Schiffes.

Art. 668.

Wenn der Reisende vor dem Antritt der Reise den Rücktritt von dem Ueberfahrtsvertrage erklärt, oder stirbt, oder durch Krankheit oder einen anderen in seiner Person sich ereignenden Zufall zurückzubleiben genöthigt wird, so ist nur die Hälfte des Ueberfahrtsgeldes zu zahlen.

Wenn nach Antritt der Reise der Rücktritt erklärt wird oder einer der erwähnten Zufälle sich ereignet, so ist das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen.

1. Ganz wie die Bestimmung des Art. 581 Abs. 1 beruht der Abs. 1 des Art. 668 lediglich auf Zweckmässigkeitsrücksichten. Man machte auf der Hamburger Konferenz geltend, es sei billig, dem Verfrachter einen Entschädigungsanspruch zu gewähren, wenn es für den Reisenden unmöglich geworden, die beabsichtigte Reise auszuführen, da der Erstere in der Regel Auslagen für den Letzteren bestritten, z. B. Proviant für denselben angekauft, es auch fraglich sei, ob der Verfrachter den Platz des Reisenden wieder besetzen könne. Auf der anderen Seite wollte man die Streitigkeiten vermeiden, welche sich über die Frage erheben könnten, ob die Ausführung der Reise für den Reisenden unmöglich geworden, wenn man demselben nur aus diesem Grunde das Recht, vom Vertrage zurückzutreten, gewähren wollte. Und so wurde der Rücktritt des Reisenden vor Beginn der Reise lediglich von seiner Willkür abhängig gemacht, aber in jedem Falle nur gegen Entrichtung des halben Ueberfahrtsgeldes gestattet (Prot. V S. 2514 f.).

2. Ist der Antritt durch einen in der Person des Reisenden sich ereignenden Zufall, wie Krankheit oder Tod, unmöglich geworden, so ist das Recht desselben oder seiner Erben, nur die Hälfte der Fracht zu bezahlen, nicht durch eine ausdrückliche Rücktrittserklärung bedingt (Prot. VIII S. 4036).

3. Die Reise muss als angetreten betrachtet werden, sobald das Schiff, um in See zu stechen, den Anlegeplatz verlassen hat.

Art. 669.

Der Ueberfahrtsvertrag tritt ausser Kraft, wenn durch einen Zufall das Schiff verloren geht (Art. 630 Ziff. 1).

Wenn durch einen Zufall sowohl das Schiff als die Person des Reisenden betroffen wird, so ist dies so zu beurtheilen, als wenn der Zufall das Schiff allein betroffen hätte, und die Bestimmung des Artikels greift daher Platz (Prot. V S. 2515 f.). Durch den Untergang des Schiffes wird nämlich der Ueberfahrtskontrakt auf-

gelöst, ob damit ein Zufall konkurrirt, der den Reisenden verhindert haben würde, von dem Schiffe Gebrauch zu machen und ihn genöthigt hätte, gegen Zahlung der Hälfte des Passagegeldes vom Vertrage zurückzutreten, ist irrelevant.

Art. 670.

Der Reisende ist befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn ein Krieg ausbricht, in Folge dessen das Schiff nicht mehr als frei betrachtet werden kann und der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt wäre, oder wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird.

Das Recht des Rücktritts steht auch dem Verfrachter zu, wenn er in einem der vorstehenden Fälle die Reise aufgiebt, oder wenn das Schiff hauptsächlich zur Beförderung von Gütern bestimmt ist, und die Unternehmung unterbleiben muss, weil die Güter ohne sein Verschulden nicht befördert werden können.

1. Dass dem Reisenden das Recht eingeräumt wird, vom Vertrage zurückzutreten, nicht nur wenn das Schiff unfrei geworden, sondern auch wenn die Reise durch eine das Schiff betreffende Verfügung von hoher Hand aufgehalten wird, wurde dadurch motivirt, dass man es demselben, da ihm in der Regel an unverweilter Ausführung der Reise gelegen, billiger Weise nicht zumuthen könne, Monate lang in einem Hafen auf Aufhebung der Verfügung zu warten (Prot. V S. 2516).

2. Für den Verfrachter ist das Recht, wegen der im Abs. 1 genannten Ereignisse vom Vertrage zurückzutreten, noch an die weitere Voraussetzung geknüpft, dass die beabsichtigte Reise überhaupt unterbleibt.

3. Dem Verfrachter, der es bei einer bestimmten Reise hauptsächlich auf den Gütertransport abgesehen hat, wird das Recht gegeben, von dem Ueberfahrtskontrakte zurückzutreten, wenn ohne seine Schuld die Beförderung der Güter unterbleibt, weil in solchem Falle der Verfrachter eigentlich nur unter der stillschweigend verstandenen Bedingung den Reisenden gegenüber sich verpflichtet hat, dass „die Reise überhaupt zur Ausführung" gelangt, der Reisende selbst hierüber auch von vorn herein durch die Bekanntmachungen des Verfrachters oder des Maklers desselben regelmässig unterrichtet ist (Prot. V S. 2516 f.).

Art. 671.

In allen Fällen, in welchen zufolge der Art. 669 und 670 der Ueberfahrtsvertrag aufgelöst wird, ist kein Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet.

Ist jedoch die Auflösung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat der Reisende das Ueberfahrtsgeld nach Verhältniss der zurückgelegten zur ganzen Reise zu zahlen.

Bei der Berechnung des zu zahlenden Betrages sind die Vorschriften des Art. 633 massgebend.

Art. 672.

Muss das Schiff während der Reise ausgebessert werden, so hat der Reisende, auch wenn er die Ausbesserung nicht abwartet, das volle Ueberfahrtsgeld zu zahlen. Wartet er die Ausbesserung ab, so hat ihm der Verfrachter bis zum Wiederantritt der Reise ohne besondere Vergütung Wohnung zu gewähren, auch die nach dem Ueberfahrtsvertrage in Ansehung der Beköstigung ihm obliegenden Pflichten weiter zu erfüllen.

Erbietet sich jedoch der Verfrachter, den Reisenden mit einer anderen gleich guten Schiffsgelegenheit ohne Beeinträchtigung der übrigen vertragsmässigen Rechte desselben nach dem Bestimmungshafen zu befördern, und weigert sich der Reisende, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen, so hat er auf Gewährung von Wohnung und Kost bis zum Wiederantritt der Reise nicht weiter Anspruch.

Das Gesetz spricht nur von Pflichten des Verfrachters in Ansehung der Beköstigung, welche demselben nach dem Ueberfahrtsvertrage obliegen. Das ist nicht nur massgebend für die Art und Weise der Beköstigung, sondern auch für die Frage, ob während des Aufenthalts im Nothhafen dem Reisenden auf Kosten des Verfrachters überhaupt Beköstigung zu gewähren ist. Nur dann hat der Reisende hierauf Anspruch, wenn ihm auf Grund des Ueberfahrtsvertrages solche auf dem Schiffe gewährt wurde.

Art. 673.

Für den Transport der Reise-Effekten, welche der Reisende nach dem Ueberfahrtsvertrage an Bord zu bringen befugt ist, hat derselbe, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, neben dem Ueberfahrtsgelde keine besondere Vergütung zu zahlen.

1. Ob und wie viele Reise-Effekten ein Reisender mit sich zu nehmen berechtigt ist, richtet sich nach dem Ueberfahrtsvertrage, und zwar entweder nach dem „ausdrücklichen Inhalte" desselben, oder nach den „denselben begleitenden Umständen". Hierauf wird durch den Ausdruck „befugt ist" hingedeutet. (Prot. V S. 2509.)

2. Unter Reise-Effekten sind nicht diejenigen Gegenstände allein zu verstehen, „die der Reisende während der Fahrt auf dem Schiffe" gebraucht. Das Wort soll vielmehr nur den Gegensatz zu den Waaren, den eigentlichen Frachtgütern ausdrücken. (Prot. V S. 2510.)

3. Nach dem Gesetz spricht die Vermuthung gegen eine Verbindlichkeit des Reisenden, etwas Besonderes für die

Effekten zu bezahlen, welche er nach dem Ueberfahrtsvertrage mitzunehmen berechtigt ist. Eine solche Verbindlichkeit setzt daher stets ein besonderes Uebereinkommen voraus. (Prot. V S. 2509).

Art. 674.

Auf die an Bord gebrachten Reise-Effekten finden die Vorschriften der Art. 562, 594, 618 Anwendung.

Sind dieselben von dem Schiffer oder einem dazu bestellten Dritten übernommen, so gelten für den Fall ihres Verlustes oder ihrer Beschädigung die Vorschriften der Art. 607, 608, 609, 610, 611.

Auf sämmtliche von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen finden ausserdem die Art. 564, 565, 566 und 620 Anwendung.

1. Der Artikel unterscheidet mit Rücksicht auf die Anwendbarkeit von Bestimmungen des Tit. 5 H.G.B. drei Kategorien von Sachen: Reise-Effekten, welche von dem Schiffer oder einem Bevollmächtigten desselben nicht förmlich übernommen sind, Reise-Effekten, welche übernommen, und sonstige von dem Reisenden an Bord gebrachte Sachen.

Dass auf die Seitens des Schiffers nicht förmlich übernommenen Sachen nicht die Grundsätze vom Rezeptum für anwendbar erklärt werden, wurde auf der Hamburger Konferenz damit motivirt, dass es bei der grossen Zahl von Reisenden, die in jetziger Zeit auf demselben Schiffe für eine weite Reise befördert würden, geradezu unmöglich sei, für die von denselben nicht abgelieferten Effekten gebührend zu sorgen (Prot. V S. 2509). Für Verschulden der Besatzung haftet der Verfrachter natürlich auch bei diesen.

2. Mit Rücksicht auf die Anwendbarkeit des Art. 564 kommt noch in Betracht § 297 R.Str.G.B.:

Ein Reisender, welcher — ohne Vorwissen des Schiffers — Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark oder mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

Art. 675.

Der Verfrachter hat wegen des Ueberfahrtsgeldes an den von dem Reisenden an Bord gebrachten Sachen ein Pfandrecht.

Das Pfandrecht besteht jedoch nur so lange die Sachen zurückbehalten oder deponirt sind.

Vgl. Art. 624 H.G.B.

Art. 676.

Stirbt ein Reisender, so ist der Schiffer verpflichtet, in Ansehung der an Bord sich befindenden Effekten desselben das Interesse der Erben nach den Umständen des Falles in geeigneter Weise wahrzunehmen.

Durch diese Bestimmung sollte den etwa an Bord befindlichen Angehörigen des verstorbenen Reisenden die Mitwirkung des Schiffers in den Fällen gesichert werden, wo sie derselben bedürfen, und dem Schiffer, „wenn keine Angehörige an Bord sind und in Ausnahmefällen, auch wenn solche dort sind“ (die etwa nicht erbberechtigt oder nicht allein erbberechtigt sind) ein Anhalt gegeben werden, „um einer Benachtheiligung der Erben vorzubeugen“ (Prot. VIII S. 4036 f.).

Art. 677.

Wird ein Schiff zur Beförderung von Reisenden einem Dritten verfrachtet, sei es im Ganzen oder zu einem Theil oder dergestalt, dass eine bestimmte Zahl von Reisenden befördert werden soll, so gelten für das Rechtsverhältniss zwischen dem Verfrachter und dem Dritten die Vorschriften des fünften Titels, soweit die Natur der Sache die Anwendung derselben zulässt.

1. Wenn ein Expedient ein Schiff chartert, um für seine eigene Rechnung die „Ueberfahrtskontrakte mit den einzelnen Reisenden abzuschliessen“, so werden „zwei wesentlich von einander verschiedene Vertragsverhältnisse“ begründet, das zwischen dem Expedienten und dem Rheder, und das zwischen dem Expedienten und den Passagieren. Letzteres ist nach den Vorschriften des Tit. 6 vom Passagevertrag, ersteres dagegen nach denen des Tit. 5 zu beurtheilen, indem es im Allgemeinen keinen Unterschied begründen kann, „ob der Vercharterung des Schiffes die Absicht des Gütertransports oder der Personenbeförderung zum Grunde liegt“ (Prot. V S. 2530 f.).

2. Dass in diesem Falle der Rheder nicht als Kontrahent dem Reisenden unmittelbar gegenübersteht, hat auf das Verhältniss des Kapitäns, als Schiffsführer zu dem Letzteren selbstverständlich keinen Einfluss (Prot. V S. 2533).

Art. 678.

Wenn in den folgenden Titeln dieses Buchs die Fracht erwähnt wird, so sind unter dieser, sofern nicht das Gegentheil bestimmt ist, auch die Ueberfahrtsgelder zu verstehen.

Die Bestimmung dieses Artikels kommt namentlich zur Anwendung hinsichtlich der Art. 680 f. 702. 759. 801 f. 825. 859. 882.

Art. 679.

Die auf das Auswanderungswesen sich beziehenden Landesgesetze, auch insoweit sie privatrechtliche Bestimmungen enthalten, werden durch die Vorschriften dieses Titels nicht berührt.

Die Bremische Einführungsverordnung vom 6. Juni 1864 § 44, das Hannöversche Einführungsgesetz vom 5. Oktober 1864 § 38 und das Oldenburgische Einführungsgesetz vom 18. April 1864 § 32 haben die Bestimmung dieses Artikels wiederholt, und zwar die beiden letzteren unter ausdrücklicher Hervorhebung bestimmter Gesetze, nämlich des Hannöverschen Gesetzes vom 19. März 1852, betreffend die Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen, und des Oldenburgischen Gesetzes vom 3. August 1853 desselben Inhalts und der zu beiden Gesetzen erlassenen Ausführungsverordnungen.

In abgekürzter Form angeführte Werke.

Anschütz und Völderndorff, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch, Band III. Erlangen 1874.

Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, hrsg. von Seuffert—Preusser. München 1847 ff.

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts, hrsg. von Busch. Leipzig—Berlin 1862 ff.

Beseler, System des gemeinen Deutschen Privatrechts, 3. Aufl. Berlin 1873. 1. Aufl. Band III. Berlin 1855.

Centralorgan für das deutsche Handels- und Wechselrecht. Neue Folge, hrsg. von Löhr—Hartmann. Elberfeld 1865 ff.

Entscheidungen des (Bundes-) Reichs-Oberhandelsgerichts, hrsg. von den Räthen des Gerichtshofes. Erlangen—Stuttgart 1871 ff.

Gerber, System des deutschen Privatrechts, 12. Aufl. Jena 1875.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, Band I Abth. 2. Erlangen 1868.

Hahn, Commentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch, Band II Abth. 2. Braunschweig 1867.

Heise und Cropp, juristische Abhandlungen. Hamburg 1827. 1830.

Kaltenborn, Grundsätze des praktischen Europäischen Seerechts. Berlin 1851.

Koch, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch mit Commentar in Anmerkungen, 2. Aufl Berlin 1868.

Makower, das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch mit Commentar, 6. Aufl. Berlin 1875.

Neues Archiv für Handelsrecht, hrsg. von Voigt u. s. w. Hamburg 1858 ff.

Pöhls, Darstellung des Seerechts. (Band III der Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts). Hamburg 1830 ff.

Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, hrsg. von Lutz. Würzburg 1858 ff.

Sammlung der Entscheidungen des Ober-Appellationsgerichts zu Lübeck, hrsg. von Kierulff. Hamburg—Lübeck 1866 ff.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Ullrich. Hamburg 1858 ff.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Seebohm. Hamburg 1866.

Sammlung von seerechtlichen Erkenntnissen des Handelsgerichts zu Hamburg, hrsg. von Hermann und Hirsch. Hamburg—Leipzig 1871 ff.

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, hrsg. von Goldschmidt u. s. w. Erlangen—Stuttgart 1858 ff.

Zusatz.

Die Art. 488 und 494 H.G.B. werden aufgehoben durch § 13 des Einführungsgesetzes zur Reichs-Civilprozessordnung, da diese eine Beweistheorie überhaupt nicht kennt, das Ergebniss des Beweises vielmehr der freien Beurtheilung des Richters unterstellt (§ 259).

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Verlag von DUNCKER & HUMBLOT in Leipzig.

J. Baron,

Pandekten. Zweite Auflage. Preis 13 Mark 20 Pf.

P. D. Fischer,

Die Telegraphie und das Völkerrecht. Preis 1 Mark 20 Pf.

Encyclopädie

der Rechtswissenschaft. Hrsg. unter Mitwirkung namhafter Rechtsgelehrter von F. v. Holtzendorff. 1. systematischer Theil. Dritte vermehrte Auflage. Preis 20 Mark.

Rechtslexikon.

Encyclopädie der Rechtswissenschaft in alphabetischer Bearbeitung. Hrsg. unter Mitwirkung vieler Rechtsgelehrter von F. v. Holtzendorff. 2., sehr vermehrte Auflage. 2 Bände. Preis 28 Mark.

H. Jaques,

Abhandlungen zur Reform der Gesetzgebung. 1. Pressgesetzgebung. Preis 2 Mark.

L. Brentano,

Ueber das Verhältniss von Arbeitslohn und Arbeitszeit zur Arbeitsleistung. Preis 80 Pf.

A. Held,

Sozialismus, Sozialdemokratie und Sozialpolitik. Preis 3 Mark.

J. Froebel,

Die Gesichtspunkte und Aufgaben der Politik. Eine Streitschrift nach verschiedenen Richtungen. Preis 9 Mark.

A. Th. van Krieken,

Ueber die sogenannte organische Staatstheorie. Ein Beitrag zur Geschichte des Staatsbegriffes. Preis 2 Mark 80 Pf.

F. Rottenburg,

Vom Begriffe des Staates. Erster Band: Einleitung und Geschichte der französischen Staatstheorien bis zum Jahre 1789. Preis 8 Mark.

E. Zitelmann,

Begriff und Wesen der sogenannten juristischen Personen. Gekrönte Preisschrift. Preis 2 Mark.

Verlag von DUNCKER & HUMBLOT in Leipzig.

Die Luxussteuer
als
Correctiv der Einkommensteuer.
Finanzwissenschaftlicher Beitrag zur Lösung der socialen Frage.

Von
Leon Ritter von Biliński.
Preis 4 Mark.

Die
progressive Einkommensteuer
im
Staats- und Gemeindehaushalt.

Von
Fr. J. Neumann.
Preis 4 Mark 80 Pf.

Die Communalsteuerfrage.
Zehn Gutachten und Berichte,
veröffentlicht
vom
Verein für Socialpolitik.
Preis 6 Mark 60 Pf.

Die Steuerfreiheit
des
Existenzminimums.
Ein Beitrag zur Theorie der Einkommensteuer.

Von
Hermann Schmidt.
Preis 2 Mark.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Lewis, William,

Das Deutsche Seerecht ein Kommentar zum V. Buch des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs

Bd.: 1

Leipzig 1877

Merc. 128 gmq-1/2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11358828-7